No.512
KOKU-FAN
航空ファン
August 1995
8
NY
138 FS
The Boys From Syracuse
SENKYO '95
航空自衛隊 戦技競技会(三沢・小松)
太平洋戦争,ガダルカナルの日本機を訪ねて
特集 女性ファイターパイロット
アラスカ3WG,アイゼンハワーの艦載機,厚木基地祭
連載●世界のエースパイロット,撮影ガイド(成田),航空博物館

'95 戦技競技会

JASDF GUNNERY & BOMBING MEET 1995

空対空射撃：小松
空対地射爆撃：三沢

撮影：徳永克彦，長久保秀樹
本誌（神野幸久，雨宮隆太）
解説：長久保秀樹

戦競（航空総隊戦技競技会）は各回ごとに、出場選手の戦技能力向上を目的としたテーマとはまた別のトピックがある。前々回の平成4年度（'92）戦競はF-4EJ最後の伝統として、気象予報の最良日を使用させた。前回の平成6年度（'94）戦競はF-1とF-4改が、ともに各3個飛行隊ずつ出場する最後の戦競となるはずであった。後者部門で優勝し2年後の次回戦競では、前者部門へと編入される予定であった第306飛行隊機には、"Last of 306 Group F-4 Final Entry"と記入されて名残りを惜しんでいたものだ。

それが戦競終了後に杉山　蕃空将（現航空幕僚長）の後任として航空総隊司令官に着任した宮竹康哉空将は、戦競の偶数年度ごと隔年開催を旧来どおりの毎年開催へと改めた。加えて競技課目も毎年開催時代最後の平成2年度戦競と同じく「射撃」を復活。前回までの対戦闘機戦闘（ACM）、あるいは戦爆連合対処を含まないことから迷彩塗装は不要となり、出場飛行隊はこれまでとは一変して、いかにレンズを集束させるかの高視認性を追求した。

航空総隊の取材協力も記者説明会が復活しなかった一点を除外すれば過去最良で、戦競史上おそらく初めての青森県天ヶ森射爆撃場の取材を許可。また旧輸送航空団の第1回戦競（昭和54年度）に続きC-1取材便が、総隊戦競としては初めて入間—三沢—小松—入間間で特別運航された。出場選手と統裁部補佐官との事前のブリーフィング取材許可も初めて。前回のみ不許可であった投影式取材もOKと、古きよきF-86F、F-104Jの競点射撃戦競時代にあった"Free for all Press"方式が、再現された。入間・小松・三沢各広報班、総隊広報班、空幕広報室関係各位の取材協力に感謝したい。

さて平成7年度戦競の目玉はといえば、第201飛行隊派遣F-15DJ複座機（077号機）の胴体左右に記入された"'95 AGTS MEET"、"'95 OFFICIAL TOW SHIP"が、すべてを言い尽くしている。3Gの旋回上昇、または旋回降下でダート標的を曳航するF-4EJ相手では物足らなかったF-15J部門の射撃機用として、今回は初めて4G曳航するF-15DJとドップラー・レーダーにより標的近傍を通過する20mm砲の弾数を、リアルタイム計測する空中射撃訓練システム（AGTS）のデビューをみた。

F-4改部門は従来どおりのダート射撃とF-4EJチェイス機に対するミサイル模擬発射ながら、後者は新たに中射程ミサイル（MRM：AIM-7F/M）を、これまでの短射程ミサイル（SRM：AIM-9L）に追加した。ただしチェイス機からのミサイル妨害用チャフとフレアーの射出は廃止されており、この点はF-15J射撃機に対するF-15DJチェイス機も同様である。残るF-1部門は前回戦競の前段（ACM）以外はすべて射爆撃競技であったが、今回は同課目中に包含されていた戦術総合航法とASM-1模擬発射による空対艦攻撃を廃止した。

優勝飛行隊はF-1支援戦闘機（FS）部門が第3飛行隊のV5、要撃戦闘機（FI）F-4改部門が第302飛行隊（前回ACM部門から起算するとV2）、同F-15J部門が第303飛行隊であった。なお、前回と同様に個人表彰（トップガン）はなし。統裁官（総隊司令官）の講評中で戦技優秀者名に触れることもなし。宮竹空将の統裁は空中・地上ともアボート例ゼロを記録した、整備員チームを始めとする後方要員の労を多としていた。

↑→↘　前回戦競でF-15J中機番号がもっとも新しかった，第201飛行隊の946号機。ところが今回は同隊出場機中で，もっとも古い(!)機体として昨年の#934に続き飛行隊長の桃木"PINKY"正幸２佐に使用された。同じ第２航空団の兄弟飛行隊第203(写真左下)も#946より若い機体３機を出場させ，同隊予備機の#839を唯一の例外として，２空団機より新しいF-15Jを出場させ得た他の飛行隊は存在しない。第202飛行隊にいたっては920番台すら５機そろわず，複座のF-15DJ ２機で埋め合わせたとのことである。昔のベトナム戦争で働きバチとなったF-4はウエポン・システムの精度に各機ごと優劣があり，MiGキラーは特定機に集中したものだが，湾岸戦争のF-15にはそんな事例はない。１機ごとの性能にバラツキがなければ，若い機番号ほど装備は最新となる。日本のF-15JでいえばJ-MSIP(航空自衛隊多段階改良計画)適用機と，エンジンをF100-IHI-100から，-220Eへと更新した機体となろう。プラット＆ホイットニー社のF100エンジン説明書によると，F100-PW-200は-100の失速欠陥を改善し，片発停止時の安全性機能を充実。TACコア耐用命数を1,800へと向上させた。最後者を4,000へと倍増し，逆に１エンジン飛行時間あたりの整備時間数を1.5からわずか0.36へと削減するなど，整備性を向上させたのが-220。平均推力は約10%増強(最大23,830lb/10.8t)され，デジタル電子エンジン制御(DEEC)の採用により全飛行領域での運転能力を獲得。同時にスロットル操作の制約も解除となり，アイドルから最大推力への遷移時間はわずか４秒となった。-220Eはこの-220仕様に-100を改修したもので，Eは-220相当(Equivalent)の略。さらに最大29,100lb(13.2t)の-229用ファンを追加装着すれば，推力は2,000lb(0.9t)増強されて-220E＋へとグレードアップも可能。前回戦競で２空団は戦競史上33年ぶりの兄弟飛行隊同点優勝を記録したが，-220Eも一役買ったのであろう。写真上の機付長名は是沢"KOREBOH"政行２曹でネーム直下のドア154Lには前回の#934は日の丸と見敵必殺，今回はドクロ(飛行教導隊)に噛みつくヒグマを記入している。

↑　５月31日の午前最終競技に向かう，第203飛行隊第２編隊長の松井雅敏１尉機。同隊は米空軍ウィリアム・テル，ガンスモーク出場機と同じく，規定外塗装は追加せずを伝統とする唯一の飛行隊。しかし機付整備員(APG)名くらいは記入して欲しい。第203の山辺綾乃士長は今次戦競唯一の紅一点(WAF)出場選手であったから。

→　写真右上と同じく５月30日，第２ピリオドの競技に向けて，-220Eエンジンを始動する第201桃木隊長。隊長機の識別点は垂直尾翼端に灰色の帯が記入されており，地色を塗り残して星２個(２等空佐)を表記。この#946は翌日も４番機(村田"GARI"将一２尉搭乗)として再使用された。

↑ 5月30日の第2ピリオドに第303飛行隊長編隊僚機（2番機）として離陸する，豊田"SCOTT"和仁2尉機。G空域R-141射場の気象悪化により競技は午後一番に変更された。同2尉は平成4年度，今回と第303優勝時には出場し，敗退時には不出場の強運者。判読不能ながらインテイク後方には選手の似顔絵と，空地全選手名を記入。反対の右側胴体には灰色の龍と，「GO JNY GO LIBERO」とある。

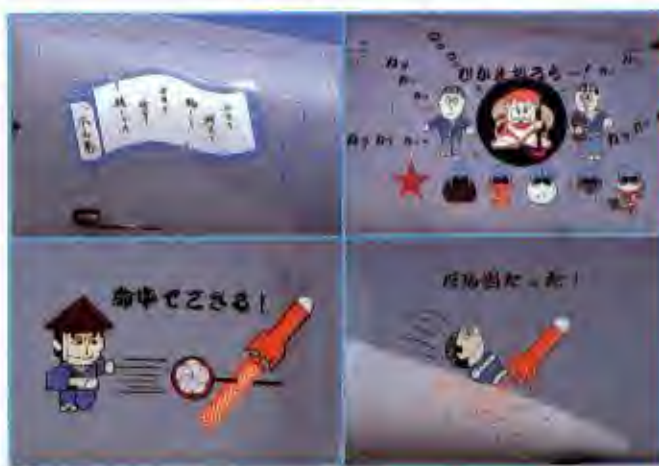
→ 競技初日（5月29日）の小松とG空域の気象は走り梅雨で，24時間延期となった。写真は小雨にぬれた第303必勝旗。

↓ 6月1日表彰式後の第303 V1チーム。前列左から順に4番機/大石"LIBERO"辰男1尉，3番機/奥富"JONY"一尋1尉，1番機（飛行隊長）/山本"HOPPY"康正2佐，2番機/豊田"SCOTT"和仁2尉で，最右端は整備幹部（MO）の森山祐博2尉と思われる。同隊は出場全機に飛行隊マークの3色を垂直尾翼帯に記入したほかは，恒例の龍マークも911号機以外は表記せずに終わった。

↑　5月31日第2ピリオド出場のため，小松基地ランウェイ24へと向かう第304第2編隊チーム。先頭の3番機は佐野“SUNNY”安男1尉，後続4番機は林“KOH”幸一郎3尉。いずれも前回，前々回戦競出場のベテランで，第1編隊の2名も同じ。補欠を除外した正選手4名すべてが，過去2回の戦競出場歴を保有しているという飛行隊は第304飛行隊のみであった。第304と類似した選手選抜方式を採用したのはF-4改部門の第302飛行隊で，義務出場の飛行隊長（1佐：航空団の飛行群司令に相当する第83航空隊飛行隊長を兼任）以下2から5番機まで，すべて前席は1尉を配置した。飛行隊長以下，オール・キャプテン出場となったのはF-15J部門の第202飛行隊も同じ。第202，第302，第304両飛行隊の選手選抜例で判明するとおり，平成7年度戦競は選手選考上の制約（飛行隊長以外は同資格のまま連続出場できない等）がない。これも競点射撃戦競時代のリバイバルといえ，出場機会の均等を推進したために，ともすれば対抗意識が希薄化していた戦競に闘魂が戻ってくることと思う。それだけに出場選手は，飛行群・航空団・航空方面隊からの強いプレッシャーを感じたことであろう。なぜなら最強メンバーで出場チームを編成してしまえば，優勝を逃せない。逆に若手中心の編成で潜在力を試す飛行隊もあったそうだ。左写真は第304 4番機の烏天狗。隊長機は八つ手のウチワ（灰色）を追加し，垂直尾翼の青帯に白星2個である。

←　5月31日午後，最初の第7ピリオドから帰投した第204飛行隊4番機。操縦者は須郷“BOTCH”訓嗣2尉で，所属する第2編隊は第303飛行隊派遣のF-15DJ型航機#059のAGTS標的を撃墜（シャット・ダウン）していた。ダート標的であれば再射撃となるが，AGTSは初弾の直撃以外はニアミスした弾数をテレメーター送信してくるため，再射撃とはならない。写真上は平成2年度戦競以来の通算4作目となったワルキューレ（#836）。今回もポーズと保持した武器が各機異なる。機首右側はバルカン砲を抱いたグリフォンで，隊長機はさらに垂直尾翼に白フチ付きの濃淡2色の青帯と，黄色の×マークを追加する。

↑　5月30日の第202飛行隊長編隊競技にランウェイ24を離陸するF-15DJ 2番機。操縦者は伊藤"MAN"満1尉で，1番機は主尾翼上面のオレンジVマークのみならず，主翼下面の日の丸周もオレンジ塗装（3番機も同じ）のほか，垂直尾翼Vマークの赤色部分に白星2個を記入していた。機番号に白のシャドーを追加しているのも隊長機だけである。F-15の主翼前縁は垂れ下がっているので正面からも主翼のオレンジは目立ち，第202所属機の高視認度は第一級であった。写真下4点は時計回りに第305予備機#900（機付長木村佳浩士長）と五輪書水之巻，飲む打つ○う三道楽そろった（?）珍しい航空カメラマンご本誌Aの，パチンコ台で手に汗握る「黄門ちゃま」マーク（1番機#939のみ），なぜか兄弟飛行隊の第204は土下座の絵に書き加えられていない。「弥七」マークは3番機#912と予備機#900に記入。最後の「八兵衛」マークは2番機#927と4番機#916。今次戦競は目立ち度で第202と第301，それにFS部門の第8，ユーモア度で第305がそれぞれナンバーワンといえる。

↑　5月31日第3ピリオドに向かう第305飛行隊3番機。前回同様に勘亭流の書体を使用して，機首右側は機付長関谷大輔，同左側は梅組若頭寺米蒸（河本順良1尉のTACネーム）を記入。その前方は宮本武蔵の五輪書で#912は火之巻。フチ取りの赤は反対側の櫂を持った武蔵像にも同色として流用。以下1番機/梅組十代目組長嘉陽は地之巻（茶：機番号は灰色のフチ取り），2番機/梅組露払紅雲は空之巻（青），4番機/梅組太刀持火鶴亜は風之巻（緑），5番機/梅組代理殿州辺阿は水之巻（青）で，本機は左胴体にJ-MSIPの赤文字も記入。下は同隊派遣F-15DJ現航機#054のAGTS標的。

↑　今次戦競2番目のダート標的撃墜を記録して（最初は第306第2編隊）5月31日第10ピリオドから帰投した，第302飛行隊4番機。前席は長渡"MAX"吉英1尉，後席は白井"MINIRA"眞一3尉。第10ピリオドは今次戦競最終ピリオドの予定であったが，前述したとおりダート標的撃墜のため続いて第306，第302の順で各第2編隊再競技を追加し，完了した。第302は事前訓練優先のため前回採用したシャークティースとか「爆闘旗」は記入せず。右スプリッターベーンに全機「風林火山」と左に各機異なるスプーク（お化け：隊長機は保持したバルカンポッドに赤星2個），その上下にTACネームだけ。なお優勝記念撮影後に取材各社へ選手サイン入りの爆闘旗を配布してくれた。

←　解説者と同じ昭和25年寅年生まれの飛行隊長は，今次戦競の最年長クラス。そのS25トラのひとりは第306飛行隊長，戸田"TIGER"眞一郎2佐。5月30日最終ピリオドへ向けての離陸で，後席は近藤"PEKO"竜哉3尉。第306は第1，第2編隊，再競技も含めて3回すべてを編隊離陸した唯一の飛行隊。第306の5機は全機右スプリッターベーンに「戸田組 改 見参」，左は弁慶が勧進帳の替わりにバルカン砲を持ち，背中の笈にはAIM-7とAIM-9，その上下にTACネーム。機首左右は1，3番機のみ黄フチ付き赤星2個と1個，シャークティースの目は赤と青（他機はすべて黒）となっている。

←　5月30日第5ピリオド（空域気象悪化のためキャンセル，午後に順延）を前に，プリチェックを終了して列線に戻る第301飛行隊長機。同機のみ赤と黒の境界すべてに金色の線を記入。キャノピー枠には赤字で飯田"JAZZ"克幸2佐，松浦"PINE"明裕2尉のTACネーム。日の丸後方には整備幹部（MO）下山一郎2尉，列線主任（？）永田徳三郎1曹，機付長（？）久保眞幸士長の名がそれぞれ記入されている。背景は今次戦競出場で最新のF-15J，第201飛行隊所属#954。平成4年度の最新機は#935（第204飛行隊），同6年は#946であったから次回は960号機以降の出場を見ることであろう。

←↑↓　解説者は東西方向にパスを設定した天ヶ森空対地射爆撃場（R-130射場・米軍名Ripsaw Range）の北タワーしか知らないが，今回の初取材はそれより南で爆撃パスとストラッフェ・パスにはさまれた主タワーを使用。標的方向は太平洋，後方は小川原湖と風光明媚の地である。FS部門の最初は25lb（11kg）訓練弾を投下する。写真左は第8飛行隊3番機（#224）の紀野“GANJY”昭2尉の投下。上は同4番機の猪股“MASH”弘治2尉による機関砲射撃。曳光弾不使用のためタマは写らないが，発射煙は8発。ときにこの高温ガスは大気中の酸素と触れて小さく発火する。射撃はベテランの飛行隊長編隊ほど射距離も遠く400mmレンズでは豆粒。この点で第8，第2編隊は「近ければ当たるコンセプト」らしく感涙。なお第6飛行隊の4機は発射煙間隔が3空団機より狭い，改造ガンか？　黄色テント内にレーダー・リフレクターを収容した，爆撃標的への直撃（Bull's Eye，通称Shark）は撮れなかったので機関砲標的への弾痕を（下）。

↑　第8飛行隊長機の尾翼マークで5機共通。ただし隊長機のみ機首から後方に延びる黄と黒の電光が，キャノピー後方で切断されず胴体上面へと続く。左スプリッターベーンは全機とも全出場選手名を記入し，右は各機ごと前回ACM戦闘で使用した「ねぶた絵」とその上下にパイロット・整備員のTACネーム。写真右は第8飛行隊機5機を背景にした全選手。前列ヘルメットを前にした4名は左から順に猪股“MASH”弘治2尉，紀野“GANJY”昭2尉，飛行隊長伊庭“BATTLE”春樹2佐，2番機鮭川“SUKE”健1尉。なお出陣旗も黄と黒で新調した模様。

← 5月29日、第2ピリオドに向けてエンジン始動中のV3第3飛行隊チーム。手前から隊長機の岩松"ACE"達生2佐、2番機今城"TALON"弘治2尉（機首マーク下端はTACネーム）、3番機#213長谷川航一1尉（本機のみ機首番号に白シャドー付き）、4番機#269高草木浩典2尉、予備機#230川波"RIVER"徳通1尉（機首マークは茶色の爆弾と赤字で「GO TO TARGET」）、同#261。左の機首マークは星座を描き1～6番機順にシシ、オオカミ、ヘビ、サソリ、ワシ、ペガサス。2番機はHIGH LIFEとあるので、233号機は用途廃止間近か？ 写真上は競技に向かう第3飛行隊4番機。FI部門は1ピリオド2機ずつ競技するが、FS部門は4機全機とも出場する。下は射撃終了後、主翼上面にベイパーをきらめかせて引き起こす「サソリ座の男」長谷川1尉。ドロップタンク非搭載のクリーン形態は同隊のみが採用した。

→ 5月29日最終ピリオド（実際は翌日第3飛行隊が再競技）に向かう第6飛行隊長機（先頭：鎌田"KATHY"清2佐）と2番機（後続：丸山"BAKUE"直昭2尉）。判読不可能だが風防左下に黒のグリース・ペンで、三角テントの爆撃標的と「Shark」の文字、「KATHY」、「BAKUE」のTACネームを記入した。残る3機も同じである。第6飛行隊は築城から天ヶ森での事前訓練のため、三沢に移動訓練するから人手のかかる凝った塗装など無理な話。それでも三沢基地広報班の依頼により、グリース・ペンだけは使用してくれた。ところで第306飛行隊F-4改の移転先とか第6、第8のいずれが解隊するかの正式発表はまだないから、今年の小松・築城・三沢の各航空祭ではどれかが見収めとなる。とくに三沢は過去の例から戦競塗装機は航空祭まで消去しないので、要注意。秋の撮影予定に組んでおくことをお勧めする。

米空軍航空団／基地シリーズ④

THE ALASKAN WING

3d WG, ELMENDORF AFB, AK

Photography by Randy Jolly/AEROGRAPHICS

ロシア・チュコト半島とアラスカを隔てるベーリング海峡の最も狭い部分は100kmに満たない。こうした地理的条件から，米ソ冷戦時代のアラスカは，対ソ戦略の最先端軍事拠点として重要な役割を担ってきた。そしてポスト冷戦の今日，アラスカは別の意味でアメリカの安全保障上なくてはならぬ存在となっている。それは，今日のアメリカ軍事戦略上最も重要視されている地域紛争抑止作戦に対し，米本土の各州の中でアラスカが最適のロケーションであるからにほかならない。紛争発生の予想される地域，たとえば朝鮮半島へは米本土のどの地点よりも近いし，北極横断コースをとればヨーロッパへも米東海岸よりわずかだが近い位置にあるのだ。軍事支出削減のため，海外駐留兵力の縮小に大ナタをふるっている米空軍にとって，アラスカはますますその重要度を増しているといえよう。また，1991年にフィリピンのクローバレー・レンジというPACAF最大の演習場を失った空軍にとって，アラスカは広大な演習空域を有するという点からも重視せざるを得ない存在となっている。

今回は極寒の地アラスカにおける航空兵力の中核となっているエルメンドルフ空軍基地3dWG(イールソン空軍基地354thFWを含む)の全容に迫るとともに，年に数回実施されているPACAFのエクササイズ「コープサンダー」についても触れてみよう。なお，P. 160～161に関連記事を掲載。（解説：松崎豊一）

↑　バンクする90FSのF-15Eストライクイーグル(90-0237/-0233飛行隊長機)。下方には蛇行する大河が見える。"Pair O'Dice"のニックネームで知られる90FSの起源は3dWGのそれより２年ほど古く，1917年に創設された90 aero squadronに溯ることができる。急降下爆撃，軽爆部隊などを経て1964年に戦闘機部隊に転換した。

←　大河と点在する湖が眼前に迫る。だいぶ高度を低くした90FSの隊長機。

↑　トラコー製ALE-45からフレアーを放出するF-15E。本機のF-15Eのウエポンロードの多彩さと搭載量の大きさは当代随一である。ハードポイントは両翼4ヵ所、センターライン1ヵ所に加え、CFT(コンフォーマル燃料タンク)に計12ヵ所(ほかにLANTIRN用2個)が設けられており、計11t以上の誘導／非誘導兵器を搭載することが可能だ。写真ではMk.84 2,000㍀LDGP×2、自衛用のAIM-9L/M×4、610gal増槽×2搭載というコンフィギュレーションだが、仮にMk.84のみであれば最大7発、500㍀のMk.82であれば実に26発を積むことができる。

↓　万年雪に覆われたアラスカ山岳地帯を飛行する90FSのF-15Eのペア。ストライクイーグルのエンジンは当初F-15C/Dと同じF100-PW-220(A/B推力10,640kg)だったが、135号機以降はPW-229 IPE(性能向上型エンジン、同13,200kg)に強化されており、90FS装備機はすべてこのIPE搭載モデルである。ちなみに隊長機(90-0233)はちょうど135号機にあたる機体。C型、D型に比べてMTOW(最大離陸重量)が20%以上も増加したF-15Eだが、この新エンジン搭載により、一段と強力な機動性を獲得したことは間違いない。

↑　米空軍は当初392機のF-15Eの調達を計画していたが，結局約半分の200機分の予算しか認められなかった。しかしFY.91で，湾岸戦争における損耗分3機と，サウジアラビア向けに米空軍保有のF-15C/D 24機を売却したことの見返り分として6機，計9機の追加調達が認められている。いずれにしろ209機程度の生産数では，ACC以外のF-15E飛行隊はPACAF 1個(90FS)，USAFE 2個(48FW/492，494FS) 計3個飛行隊が精一杯というところであろう。

↓　エルメンドルフ空軍基地のランウェイにタッチダウンする90FSのF-15E（90-0239）。垂直尾翼内側にはAAC（アラスカン・エアコマンド，1990年8月9日に11thAFに改編）以来の伝統である北極星と北斗七星のマークが健在である。90FSといえば，入間，横田駐留時代のB-26，B-57，そしてクラークのF-4E/G（PN）として我々にも馴染みの深い部隊だが，アラスカに移ってからは三沢におけるコープノースに一度参加しただけで，いささか日本とは縁遠くなってしまった。

↑ エルメンドルフ上空を飛ぶ90FS隊長機。機体の下方に見えている建物はF-102時代から使用されているアラートハンガー。ちなみに、1961年から1991年のソ連崩壊までにアラスカ防空識別圏に進入したソ連機はのべ473機（うち306機が米軍機によりインターセプトされた）といわれており、そのうちの半数近くが1978年から91年までの14年足らずの間に集中している。その後、ロシア機に対するインターセプト回数は、1992年5件、93年4件と劇的に減少していて、しかもベアなどのボマータイプないしその派生型はほとんど姿を見せず、Il-20クートなどの旅客機改造電子偵察機が主体となっている。こうした情勢の変化を受けて、3dWGのFOB（前方作戦基地）として使用されていたキングサーモン、ガレナなどの基地は演習時やウエザーダイバート以外には使われなくなっているという。

← パーキングスポットとタキシーラインが美しい幾何学模様を描き出しているエルメンドルフ空軍基地。上の写真のちょうど逆の方向から見たところで，画面左上方にアラートハンガーが見える。エルメンドルフはアンカレッジの北方に位置し、米本土から北まわりルートで日本，韓国に飛来する軍用機の中継基地としてもよく使用される。また，PACAF管轄となって5年足らずだが，コープサンダーがアラスカで行なわれることもあって，PACAFの基地の中でも最も多忙な空軍基地のひとつとなっている。

↑ F-15戦闘飛行隊のひとつ，19FSのF-15C（79-0065/-0041）。19FSは日米開戦時18PG（現在の18thWGの前身）隷下飛行隊としてハワイ・ホイーラー陸軍飛行場に所在していた部隊（当時はP-36装備の19PS）で，日本海軍機の真珠湾奇襲攻撃によって，壊滅的打撃を受けた経験を持っている。1994年1月43FSに替わってエルメンドルフに配備されたばかりで，PACAF部隊中最も新しい部隊でもある。

↓ アフターバーナーの炎を曳いてリフトオフする19FSのF-15C。右翼パイロンに搭載されたキュービック製ACMIポッドの先端部がわずかに見える。アラスカACMIレンジはYMDS（Yukon Measurement Debriefing System）と呼ばれ，レッドフラッグで有名なネリスACMIレンジをしのぐ規模と能力を有する。また，YMDSの設置されている太平洋アラスカ演習場集合体（PARC）は，東京都の約1.5倍という広さだ。

↑ 雲海をかすめて快翔する19FSのF-15C。3dWGは19，54FSの2個のF-15C/D飛行隊を隷下に持つが，両隊はそれぞれF-15C×20，同D×4を保有しており，その制空能力は嘉手納の18thWGに勝るとも劣らない。同じPACAF内のコンポジットウイングとはいっても3dと18thの間には様々な違いがあって，3dにあって18thにないものが縦深阻止攻撃力（F-15E）と戦術空輸能力（C-130H）であり，その逆はタンカーフォース（KC-135R）とSAR能力（HH-60G）である。また両航空団に共通して欠けているのはCAS能力であり，結局3dWGはイールソンの空軍基地の354thFWおよびANG(168ARS，210RQS)と作戦をともにすることにより，自己完結型のコンポジットウイングとして機能することができる。

4点の写真は19，54FSの飛行隊長機（79-0074，81-0054）の垂直尾翼とスコードロンインシグニアを示す。19FSのフィンカラーは青，インシグニアは闘鶏［Gamecook］をデザインしたもの。もう一方の54FS（フィンカラー，黄）は，対日戦開始直前の1941年1月ハミルトンフィールドで編成されたP-36部隊54PSをルーツとしており，1942年5月にP-38を装備してエルメンドルフに進出，アリューシャン侵攻を目ざした日本海軍と激烈な戦いを展開した戦歴を有している。

↑ フォート・ジョナサン・ウエインライト陸軍基地の臨時滑走路から離陸する517ALSのC-130H(74-2071)。同隊は1992年4月1日付で17ALSに替わって3dWGに配備されたハーク部隊。コンポジットウイングの中でもC-130を保有するのは23dWG(ポープ)と347thWG(ムーディー)、それにこの3dWGのみだ。前二者はエアランド・バトル作戦を主眼とする陸軍直協型航空団であるから戦術輸送部隊を保有するのは当然だが、3dWGが517ALSを隷下に持つ理由は同隊が常に自己充足的な作戦を前提とするアラスカ所在の航空団であるからにほかならない。

← アンカレッジ北方のフォート・リチャードソンに駐留する米陸軍第6歩兵師団(旅団規模への縮小が計画されている)の空挺降下訓練の支援を行なう517ALS機。

↙ 低空飛行訓練中のC-130Hのコクピット。クルーの左肩に付けられた3dWGのショルダーパッチに注目。

↓ 517ALS "Firebirds" のインシグニア。同隊は "Arctic Airlifters" というニックネームも持っている。

→　深い緑と豊かな水という夏のアラスカ特有の大地を下に見て飛行する517ALSのC-130H(74-1659)。昨年8月の撮影で，このときの本機は航空団司令指定乗機だったため，フィンバンドは隷下部隊のユニットカラー5色に塗られている。その後本機は517ALS隊長機に変更されたことにより，フィンバンドは白1色となり，部隊表記も3dWGから517thASに変更された。なお同隊のC-130Hは日本，韓国それに東南アジア方面にも比較的頻繁に飛来していることから，横田の374AWとともにPACAF域内の空輸ミッションを分担しているものとみられている。

→↓　「AK」のテイルコードとグリーンのフィンバンドを付けた962ACSのE-3B（77-0354）。機首左側にはフルカラーのスコードロンインシグニアが見られるが，どんなデザインかはこの写真からは分からないのが残念だ。同隊は3dWG5番目の飛行隊として1992年に編入され，E-3B/C 2機を使用して早期警戒/管制任務を担当している。アラスカには冷戦時代に建設された17基のFPS-17長距離レーダーネットワークや，AF-SPACECOMが管轄するシェミアのコブラディーン・フェイズドアレイレーダーがあって，旧ソ連のICBMに対する早期警戒網を構成していたが，これらの活動はすでに大きく縮少されたと伝えられる。

↑ アラスカANG168ARSのKC-135E（57-1426）と354thFW/18FSのF-16C（90-0724/-0734ほか）。アラスカは米本土の州でありながらほかの諸州からは隔絶されている。そのため11thAFの2個航空団（3dWGと354thFW）およびアラスカANGはひとつの独立した航空戦力として作戦可能な態勢が作られている。168ARSはKC-135D/E 10機を保有し，イールソンをホームベースとして空中給油を担当し，もうひとつの州兵航空隊部隊210RQSはクリス州兵航空隊基地にHC-130N 3機，HH-60G 6機を配備してSAR任務に就いている。

↓ 背中の受油リセプタクルを開いてタンカーに近づく18FSのF-16C（90-0744）。LANTIRNポッドを装備していることからも分かるようにブロック40ナイトファルコンである。354thFWはフェアバンクス近郊のイールソンをホームベースとしているが，テイルコードは3dWGと共通の「AK」を使用し，3dにはない戦術対地支援作戦能力を補完する。354thは18FSのほかにA/OA-10Aを装備する355FS，コープサンダー支援を任務とし，装備機を持たない353FSの3個飛行隊により構成されており，1993年8月20日付で343thFWに替わってイールソンに配備された航空団だ。

← AIM-9L/M, LAU-68, ロケット弾ポッド, BDU-33訓練用爆弾およびAN/ALQ-184(V)-1 ECMポッド（左から）を搭載して演習場へとダイブする355FSのOA-10A（81-0969）。広大なアラスカに設けられた演習場（PARC）は北部の比較的フラットなツンドラ地帯と南部の峻険な山岳地帯のふたつのエリアから成っており，ACMIや模擬標的，脅威シミュレートシステムなどを備えた近代的なレンジだが，厳しい気象条件のため，1年のうち約7ヵ月しか使用できないという制約がある。しかしそれにもかかわらず，コープサンダーは1992年4回，93，94年には各5回ずつ実施され，1回ごとの平均参加航空機数100機弱，人員数約800名（イールソン60%，エルメンドルフ40%の割合で展開）にのぼるという。

← エルメンドルフを離陸するライトグレイ塗装の355FSのOA-10A（80-254）。上はボーディングラダー扉内側のイラスト。

← 演習時のECM作戦支援のためエルメンドルフに派遣されているフェニックスエアのリアジェット36(N547PA，C/N012)。嘉手納などでも時折見られる機体だが，写真の機体は民間機にもかかわらずエンジンナセルに「AK」のコードを記入している点が興味深い。アラスカにおけるコープサンダーには，PACAF以外の空軍諸部隊や海軍／海兵隊，英空軍なども参加してかなりの訓練効果をあげているが，問題はフィリピンにおける同演習には比較的頻繁に参加していたタイ，シンガポール，マレーシアなどの空軍が参加不可能となってしまったことだ。その外，米空軍側の東南アジア展開による共同訓練も増えているようだが，いずれこれらの国々がコープサンダーに参加できるような何らかの方策が必要になるものと思われる。

ディナイフライトを終えたUSSアイゼンハワー

Photography by Alfredo Maglione

1994年10月20日に母港バージニア州ノーフォークを出港，女性乗組員約400名を乗せての初の
6ヵ月クルーズを開始したUSSドワイト D. アイゼンハワー（CVN-69）は，
地中海でボスニア・ヘルツェゴビナ情勢に呼応した哨戒飛行，
“オペレーション・ディナイフライト”に参加，95年4月14日に大きな事故もなく無事帰港した。
「大きな事故もなく」とはいっても，洋上に浮かんだ巨大都市に，
突如女性が現われたことにより，同艦では乗組員の妊娠騒動，艦内での性行為ビデオ撮影および
上映事件などスキャンダラスな報道には事欠かず，“ラブボート”などという
ありがたくないニックネームまで頂戴してしまった。
空母といえば航空機ということで，400名のなかには航空機搭乗員もCVW-3の一員として
乗り組んでいたが，そのうちのひとりのエビエーター（パイロット）が
航海中に，着艦技能の不足を理由に退艦を命ぜられたニュースも大きく報じられた。
一方，同艦が派遣されていたヨーロッパのボスニア・ヘルツェゴビナでは，4月25日になって
セルビア人武装勢力が国連保護軍から奪回した重火器を期限内に返還しなかったことから
半年ぶりにNATO軍の空爆が再開され，これに対する報復攻撃も行なわれるなど，
にわかに緊張の度合が高まってきている。
ここではクルーズ中，イタリアのナポリに寄港した
アイク（IKE：アイゼンハワー大統領の愛称）の艦上に翼を休める
CVW-3，第3空母航空団所属機を紹介する。残念ながら写真には女性乗組員の姿は見えないが，
リストラと男女差別の撤廃をとなえつつ，局地的地域紛争に備える新世代の米海軍の姿が
意外にも見え隠れしていることに注意していただきたい。

【上下４枚】 本クルーズではVF-14をNASオシアナに残してきたため，航空団唯一のVF（戦闘飛行隊）となったVF-32。上２枚の写真は同隊のCO（飛行隊長）機（AC201/162698）とCAG（空母航空団司令）機（AC200/161296）で，#200は本誌１月号で紹介したときにはブラックテイル（黒い垂直尾翼）だったが，現在は両機に同様のカラーマーキングが施されている。なお同隊はクルーズに際してVF-14の穴うめにビッグスコードロン化されており，下写真のAC212（161605）以降の#215，#216などのサイドナンバーを付けたF-14Aも艦上で確認された（サイドナンバーが200番台のままなので一時的な措置だろう）。しかしF/A-18を装備するVFA（戦闘攻撃飛行隊）は２個のみで，アイクはSPMAGTF（特殊用途海兵空地任務部隊）やJSOTF（統合作戦任務部隊）といった上陸部隊との連携のため，ヘリ収容スペースを確保していたとも考えられる。またその証拠でもあるかのように，#200の後方に見える艦橋前面には，米陸軍第10山岳歩兵師団のインシグニア（空母に乗り組んでいるのだろう）が描かれている。左下はディナイフライトに偵察機として参加したF-14A TARPSに搭載された，自衛用ALQ-167 ECMポッド。

【左 2 枚】 VFA-37のF/A-18C CO機(AC301)。CAG機(AC300/164240)は左下写真のとおりフィンフラッシュ，レター，雄牛のマーク等すべてスコードロンカラーの青で記入されているが，ほかの機体は雄牛の一部に青が使用されているのみだ。同隊にも女性ホーネットライダー3名がこのクルーズから配属されたが，それにともない"BULLS"の飛行隊ニックネームに由来する雄牛のマークから睾丸が削除され，"去勢"されてしまった。

【下 2 枚】 一方のホーネットスコードロン，VFA-105のF/A-18Cに描かれたマーキング。左はハンガーデッキで見られたCAG機(AC400/164200)で右は通常塗装機(AC412/164234)。CAG機には緑/黄のスコードロンカラーがふんだんに使われている。

↓ VFA-37，-105のF/A-18Cがならぶアイクのフライトデッキに，物資輸送のために着艦するNASシゴネラ，HC-4のCH-53E(HC542/161542)。

【3枚】 夜間の低空侵攻を得意とし，レーザー誘導爆弾の投下，誘導を１機で行なえる唯一の艦載機として，空母航空団の攻撃力の要であったA-6Eも，1997年の退役まであとわずかとなってしまった。CVW-3ではVA-75が同機を運用しており，同隊は東海岸の攻撃飛行隊としては最後までA-6を使用する予定になっているが，同隊にとっては今回が最後のクルーズになる可能性も高い。同隊のマークは"SUNDAY PUNCHERS"（第二次大戦中，日本軍に大打撃を与えたことからついた）のニックネームに由来する羽付きのボクサーグローブだが，ラダーに描かれたマークの下には，部隊創設50周年を記念したリボンが追加されている。

→ 空母機動部隊の電子偵察機として行動中の空母航空団に２機程度が分遣配備されるES-3Aは，太平洋側ではVQ-5の機体が配備されるが，大西洋，地中海方面ではこのVQ-6が担当している。CVW-3に派遣されたのはDet.C（C分遣隊）で，機体にはAC760（159419）とAC763（159783）のサイドナンバーが与えられた（同隊の本来のテイルレターは「ET」）。しかし本クルーズのようにセルビア人武装勢力が主要な情報収集の相手だったりした場合に，エレクトリックバイキングが本領を発揮できたかは定かではない。

↑← VAW-126のE-2Cは、写真のCAG機（AC600/162797）ほか全機に、部隊ニックネーム“SEAHAWKS”にかけてプロフットボールチーム、シアトル・シーホークスのマークをサイドナンバーの部分にスコードロンカラーの水色と紺で描いている。また同隊が保有するホークアイのロートドーム中央には、衛星航法用、もしくは衛星通信用と思われるアンテナの小さなレドームが追加されていた。

→ 本来の対潜任務に加えて対艦、空中給油などマルチロールな任務遂行が必要とされるようになったS-3の海上制圧飛行隊（旧対潜飛行隊）。バイキングにもカウンターシェイド塗装機がほぼ普及した昨今だが、CVW-3のVS-22の場合、CAG機（AC700）のみガルグレイ／白の旧塗装機で、サイドナンバーの上にバイキングのマスコットが小さく描かれている。またコクピットサイドにはCAG-3（第3空母航空団司令）、G.G.ジョンソン大佐の官制名や安全褒章“セーフティアワード”受賞を示す「S」の文字が書かれている。

← ハンガーデッキ内で整備を受けるVS-22のCO機（AC701/159760）。こちらは通常のカウンターシェイド塗装だが、コクピット周辺のアンチグレア（防眩塗装。一段暗いグレイで塗られた部分）アウトラインに赤でラインが引かれている点がほかの機体との相違点。後方のハンガー天井から増槽が吊るされている点が、狭いスペースを有効に使っていることをうかがわせる。

← 電子戦飛行隊、VAQ-130のEA-6B（AC623/163891）の垂直尾翼。アイクに初配備された7名の女性エビエーターのうち、航海途中で退艦となったシャノン・ワークマン大尉は同隊の所属だった（この件に関しては本誌コラム『アイショット』参照）。またこのほかにも女性の電子戦士官（EWO、ECMOなどと呼ばれる）も数名同隊に所属しており、彼女らはいまも任務に就いている。

【3枚】 対潜ヘリコプター飛行隊HS-7は、本クルーズではSH-3Hを運用していた。同隊のCAG機（AC610/149917、写真左）はスポンソンのシェブロンが緑で塗装されているが、他の機体はグレイ。米海軍では現在空母艦載対潜ヘリをSH-60Fに更新中で、同隊も近い将来機種改変されると思われるので、VA-75同様、シーキングでの航海参加は今回が最後になる可能性が高い。今後SH-60の配備を受ければ、SH-3のシルエットをデザインに取り入れている同隊のインシグニア（写真上でアイスディフレクターに描かれているマーク）も、変更されることになるだろう。

NAF ATSUGI WINGS'95
米海軍厚木基地

Photos : KOKU-FAN
(Shiro Senda, Yukihisa Jinno, Ryuta Amamiya)

Photo : Dana Potts / VF-154

↑　5月30日に空母から帰還，翌日から厚木で塗装作業に入ったVF-21のF-14A(NF200/161616)。ブラックテイルになったものの，部隊のシンボルであるパンサーはサイズを決定できず未記入の状態だ。

【左2枚】　5月30日にインディ艦上で塗装作業が完了，ピカピカの新塗装で厚木にフライインしたVF-154のF-14A TARPS（NF100/161621）。前任の#100（161612）はリンカーンのVF-213に移動したが，新#100はCVW-5を示すシェブロンの形状が左右違う点に注目。写真は空母離艦後に撮影。

ここ数年フライトも多く，アメリカ的なイベントとしても人気の高い米海軍厚木基地のオープンハウス，ウイングス'95が，6月3，4日の両日開催された。終戦50年に際して企画されたウォーバーズの展示などは残念ながら実現には至らなかったものの，地元CVW-5からは今年が最後の参加となるVF-21，VA-115の司令機を中心に，ニューカラーのCAG機が展示された。

←　久しぶりにブラックテイルが復活したVA-115のA-6E CAG機(NF500/155704)。先代の#500（155707）はクルーズ中，着艦事故で主脚を折っている。6月1日のリハーサル時に撮影。

↑　部隊創設50周年記念塗装が施されたVFA-192のCAGバード，F/A-18C（NF300/163777）もマーキングにグレードアップが図られた。変更点はフィンフラッシュがダークグレイから黄色になった点と，レター類（国籍標識も含む）がブルーになった点。とくに機首とフラップの「300」は黄フチ付き。

←　こちらはおなじみVFA-195のCAGバード，F/A-18C "Chippy Ho!"（NF400/163758）。左翼外側パイロンにAGM-62ウォールアイ訓練弾を搭載して展示された同機は，長らくVFA-195のCAG機として飛んでいたが，このオープンハウス終了後，塗装を落とされて本国へ帰還する予定とのこと。新しくCAG機になるホーネットにも同様の塗装を施す予定というが，本誌が書店に並ぶころには163758の"Chippy Ho!"は姿を消していることだろう。

↑　こちらは本誌では初紹介となる，塗装後のVS-21 CAGバード，S-3B（NF700/160156）。尾翼のマーキングは先代（160131）とほぼ同じだが，主翼パイロンにも白フチ付き赤稲妻が入ったほか，コクピット後方サイドナンバーの下に，ハープーンが描かれている（右側のみ）。

【左２枚】　EA-6Bを運用するVAQ-136のCAG機（NF620/161883）には，AGM-88 HARMに乗る黒豹のノーズアートが追加された。また機首の※マークや尾翼のマーク，サイドナンバーなどもきれいに塗りなおされているが，機体の不調を防ぐ（？）「620.5」のジョークは残されている。

→ 厚木のオープンハウス初参加となったHS-14のSH-60F（NF616）。NF617（164459）と組んで輸送、救難展示を行なったが、同隊も今夏には同任務専用機HH-60Hの配備を受けることになっている。

← マスフライトを終了後、着陸のためオーバーヘッドアプローチで厚木に進入、ブレイクするVF-154/-21のF-14A。

↑ VRC-50からCOD（艦上輸送）任務を引き継いだVRC-30 Det.5のC-2A（NF431/162150）もパラシューターと組んでデモを実施。

↑ VF-21のF-14A、VAW-115のE-2Cとともに、今年も単独デモフライトを行なったVFA-192のF/A-18C（NF302/163755）。

→ VF-21ともども1996年2月にCVW-5を離れることが決定しているVA-115のA-6E（NF513/159310）。同隊は最近オレンジをスコードロンカラーにしているようで（CAG機参照）、部隊のなかにはオレンジのフライトスーツを着ているエアクルーが多く見られる（本来オレンジは第4飛行隊の色）。

←↓ VS-21からは写真のS-3B（NF701）以外に、NF704がEA-6B（NF623）と空中給油パスを行なった。下は恒例になってきた16機によるダイヤモンド・オブ・ダイヤモンド。このほか、この1年に殉職したCVW-5のクルーを追悼する、ミッシングマン・フォーメーションもVFA-195のF/A-18Cによって実施された。

↑ B-1, C-17など期待されていた外来展示機がキャンセルされてしまったものの，今年も在韓米軍の協力が地上展示を盛り上げた。なかでも日本の航空祭初展示となったのが51FW(機体の部隊インシグニアは「51WG」のままだった)/36FSのF-16C-40"ナイトファルコン"（90-1774, 89-1014）で，写真の#774は7AFの司令機だったうえ，両機ともLANTIRNポッドを搭載していた。また三沢の35FW/14FSからはF-16C/D-50も参加,「OS」と「MJ」のそろいぶみとなった。写真の機体後方にはVMFA-115のF/A-18A（VE00, VE01）が見えるが，VE00の尾翼端の「00」がナットになっている点，VE01のフィンカラーに注目。

【上，右2枚】 今年も直前になって参加の決まった9RWのU-2R(68-10331)。厚木では初の，ウイングタンクを搭載した形態の本機の展示となった。この機体，垂直尾翼には「BB」のレターの替わりに韓国駐留を示す（?）猫のマークが入っており，タンクにはバルジやアンテナが目立つ。

↑ こちらも常連となりつつある在韓米陸軍501MIBdeのOV-1D（62-5873）とRV-1D（64-14256）。ほかにRC-12H（83-24317）も展示されたほか，空自第6航空団第306飛行隊からは戦競参加のF-4EJ改（67-8379）などが飛来している。なお写真後方，海上自衛隊第111航空隊のMH-53E（8626）が航空祭2日後の6月6日，神奈川県城ヶ島沖の海上に炎上不時着水し，水没する事故が起きてしまった。

← 飛行展示のオープニングでは，グアムのシールチーム5，沖縄の米陸軍グリーンベレーによるパラシュート降下が行なわれた。

→ 羽田から飛来，救難展示を行なった海上保安庁のベル212"シーラーク"（JA9595）。

Photos: Shiro Senda/KF

↑　全日空がスポンサードする横浜フリューゲルスのマスコットも羽田に見送りに現われ，子供たちを喜ばせた。今回招待された親子は，応募総数65，000通の中から，羽田発200組400人，関空発100組200人の狭き門をくぐって選ばれた超ラッキーな親子。ツアー添乗員として，マリンジャンボの企画に携わった事務や整備，運航など各種の職場から選ばれた全日空社員が同行した。

→　雨の予報を覆し，宮崎は見事に晴れ上がった。関空からはひと足先にジュニアが到着しており，青空の親子対面となった。
↓　キャビンアテンダントもマリンジャンボのエプロンを着けてサービス。コクピットクルー，キャビンクルーともに「マリンジャンボの乗務は楽しかった」と話す。社内外両方に好影響をおよぼしたようだ。

さよなら マリンジャンボ

平成5年9月，全日空が乗客累計5億人を記念して登場させたマリンジャンボが，今年5月中をもってその特別塗装を終了した。就航期間中，あまりの好評ぶりに平成5年12月にはマリンジャンボ・ジュニア(B.767)も登場し，初就航から1年9ヵ月間で，両機合わせて全国35の空港に就航，のべ約170万人の乗客を輸送した。多くの話題を提供したマリンジャンボだったが，この機体デザインはジャンボ機を題材に新聞などを通じて全国の子供たちから公募したものだった。特別塗装終了に際しても，子供たちへのプレゼントとして，5月21日宮崎シーガイアへの招待旅行で締めくくっている。

↓ 通常塗装に塗り替えられてもB.747-481D JA8963とB.767-381 JA8579は，クジラだった機体として，我々の記憶に長く残るだろう。マリンジャンボは注目度が高いせいか，整備もとくによく，同級機の中でも定時出発率が高かったという。

← 宮崎では地元の子供たちを招いて，遊覧飛行が実施された。宮崎着陸時には，ローパスも行ない，空港に詰めかけたファンを喜ばせた。

↑ 5月31日，千歳発，羽田17時着の62便が最終便となった。

Photo：Izumi Takemoto

欧米の航空博物館に眠る名機を訪ねて

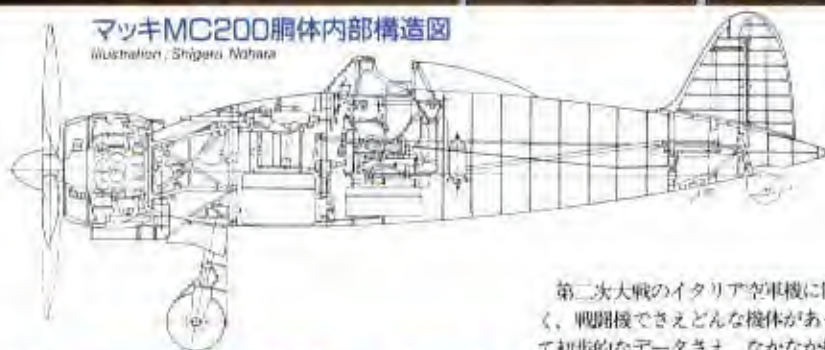
続・第二次大戦機再探訪 アメリカ本土編 第5回

マッキ MC200サエッタ　s/n M.M.8146

米空軍博物館／デイトン

取材：野原　茂

マッキMC200胴体内部構造図
Illustration : Shigeru Nohara

U.S. AIR FORCE MUSEUM
Wright-Patterson AFB
Ohio 45433-6518
TEL(513)255-3286

第二次大戦のイタリア空軍機に関しては、日本での関心はまったく低く、戦闘機でさえどんな機体があって、何機生産されたかというきわめて初歩的なデータさえ、なかなか把握されていない。かくいう筆者もそのひとりで、今回MC200を紹介するにあたり、知識度の低さを痛感した。

MC200は、イタリア空軍の装備近代化計画、いわゆる「R計画」に沿って開発された機体で、フィアットG.50とともに、第二次大戦参戦時の主力戦闘機だった。機体設計は、一応当時の列国の水準に近い出来映えだったが、いかんせん高出力のエンジンがない悲しさで、性能はとても列国のレベルにまで達することはできなかった。それでも、北アフリカや東部戦線など外地戦域まで進出し、空軍の先鋒となって働いた。1943年8月までに計1,153機生産され、同年9月のイタリア降伏時には77機が稼動状態にあった。

今回ご紹介する米空軍博物館所有機は、1942年11月に北アフリカのベンガジK3基地にて連合軍に捕獲された機体で、のちに米本国に送られて調査されたもの。1989年に製造元のアエルマッキ社で2年を要した復元が完成し、以来同博物館に展示されている。

↑ 機首右側。カウリングに付く多数の涙滴状突起は，シリンダーヘッドをクリアするためのもので，少しでもカウリング直径を小さくして空気抵抗を減らそうという，当時の空冷エンジン機に流行した手法。ちなみにMC200の設計着手は1936年，初飛行は1937年12月24日である。

【右上】 機首左側を後方から見る。右上の盛り上がり部分内に，ブレダ12.7mm機銃2挺が収められているが，武装はたったこれだけだった。カウルフラップの内側に，集合排気筒が見えている。

↑ フィアットA74RC38エンジン前面およびピアッジョ可変ピッチ・プロペラ基部。A74RC38の出力は840hpで，これ以上にパワーの大きい実用エンジンは，イタリアでは作り出せなかった。

↑ カウリング先端およびピアッジョ可変ピッチ・プロペラ。銅色のリング部分は潤滑油冷却器。

↓ カウリング下面に開口する気化器空気取り入れ口。空力的な工夫が何もない，単なる角形筒である。

↓ カウルフラップ下方に，真下に向けて開口する排気管。写真は右側を示すが，このあたりにもとくに空力的な配慮を施した形跡はほとんどなく，実におおらかな処理。

↓ 胴体前部右側および主翼付け根付近。カウルフラップの後方に開けられた多数のエアスリットは，イタリア戦闘機に共通の特徴。

↑　複葉機時代の風潮を受け継ぐ，開放式のキャノピー。もっとも，原型機ではちゃんと密閉式にしてあったが，空軍パイロットがこれを嫌ったために，生産型では開放式とされたといういきさつがある。

↑　右後方から見た操縦室付近の胴体中央部。背部に立つ銀色の細い棒はアンテナ支柱。

【左上】 操縦室正面の主計器盤およびサンジョルジュ社製光像式射撃照準器。計器の数は同時代の独，米，英機に比較して少なく，きわめてシンプル。

↑　上方から見たパイロットシート。右サイドにも，操作レバー類はほとんどない。

←　主計器盤下方。フットバーの両端には何も付いてないが，本来はアーム状の足止めがある。中央の棒は操縦桿。

【左下】 左主翼上面。本機の主翼は，左右で長さが異なるという他に類のないもので，発展型のMC202にも受け継がれた。

↓　右主翼下面。円に3本のファスケス（斧）を配したマークが国籍標識。

↑　主脚全体。通常の内側引き込み式で，出し入れの操作は，操縦室後方に備えた油圧タンクのエネルギーによった。

↑　左主脚を内側から見る。オレオ緩衝機構を持つ1本脚柱で，フォークは二股になっている。左上に伸びる斜支柱が出し入れアーム。

↑　左主脚の収納内部。整形覆はなく，内部骨組みがむき出しのまま。車輪カバーは主脚の出し入れにともなって開閉する。

↓　胴体後端および垂直と水平尾翼付け根付近。胴体後端は尻尾のように円錐状になって終束する。先端の白い部分は尾灯。

← 胴体後部左側面。操縦室にかけて猫背に盛り上がった形は，イタリア戦闘機共通のスタイル。「372」の数字は所属中隊を示す。

↓　尾翼全体。曲線でまとめられた柔らかい感じのシルエット。白十字にサボイア家紋のマークは，イタリア空軍機のナショナルマーク。

↓　左水平尾翼。付け根前方に見える小さな赤い矢印が示すように，Bf109と同様に取り付け角可変式であり，胴体内部のジャッキによって作動させた。昇降舵外皮は羽布張り。

乱舞する最新鋭機をとらえる最強のカメラ・アイ
3年間の沈黙を破り、航空写真ファンにおくる待望の本格写真集

講談社

Photo: Robert E.King

KF Special File

↑ 米政府の政策にもとづき，米海軍は第一線を引退したA-7Eをロイヤル・タイ海軍に改修後売却することになっているが，写真は5月4日にフロリダ州NASジャクソンビルのNADEP（海軍航空兵たん部）で撮影された同国向け先渡し訓練機EA-7L（156794）。訓練機は同じ複座のTA-7Cという報道もあったが，昨年末まで現役にあった仮想敵任務機EA-7Lが先にタイへ送られることになったようだ。

↓ 同じくロイヤル・タイ海軍が装備するP-3T対潜哨戒機。3機の元米海軍所属P-3Aを改修し，P-3T（2機），UP-3T（1機）としてタイへ引き渡されたもの。同時にクルーの訓練も始まっており，10名のパイロット，5名のFE，48名の整備員が2年間にわたって教育を受ける。写真は今年2月の撮影。

Photo: Robert E.King

→　5月6日に行なわれた太平洋艦隊のF/A-18ホームベース，カリフォルニア州NASリムーアのオープンハウスでのひとコマ。USSキティホークに乗艦していたCVW-15/VFA-97 "Warhawks" のF/A-18C（NM300/164025）。テイルコードは本来の「NL」から「NM」に変わっているが，現在CVW-15は解散しており，次の所属航空団が決まるまでの"ノーマーク"状態を表わしているのだろう。垂直尾翼の「CSFWP」はCommander Strike Fighter Wing Pacific。後方は機種転換訓練部隊VFA-125のF/A-18群。

Photo : Toru Ebisawa

→　同じくNASリムーアのオープンハウスで，デモフライトに向け離陸するVFA-125 "Rough Raiders" のF/A-18C（NJ300/164879）。VFA-125の隊長機で，機体中の色々な文字が白のシャドー付き，国籍標識もフルカラーになっている。

Photo : Toru Ebisawa

↓　オランダ空軍で電子装備ならびに兵装関係の開発・試験を行なっているフライトテスト・グループのF-16B（J-653）。7月1日に予定されているフォルケル（Volkel）基地でのエアショー用に塗装されたスペシャル・マーキングを施している。垂直尾翼の赤/白のチェッカーは，基地のあるブラバント地方の旗をデザインしたもの。

Photo : Bob Fischer

WOMAN IN AIR COMBAT

石川潤一
Junichi Ishikawa

Photo: Yoshiyuki Ogura

女性ファイターパイロット・ストーリー

95年4月14日，バージニア州ノーフォーク軍港にニミッツ級空母CVN-69ドワイト D.アイゼンハワーが半年ぶりに帰港した。同艦には搭載航空団CVW-3隊員を含めて5,000余名が乗り組んでいたが，このうち415名が女性であった。米海軍史上初の，空母に女性乗組員を乗せての海外展開（デプロイメント）が無事終了したわけだが，海軍ではこのあとも，CVN-72エイブラハム・リンカーン，CVN-74ジョン・ステニス，CV-67ジョン F.ケネディ，CVN-68ニミッツ，CVN-75ハリー S.トルーマン，CVN-70カール・ビンソン，CVN-73ジョージ・ワシントン，CVN-71セオドア・ルーズベルト，CVN-65エンタープライズ，CVN-76ロナルド・レーガンという順で，原子力空母（訓練予備役空母ケネディは通常動力艦）に対する女性乗り組みを継続する計画だ。空母戦闘群の海外展開は即，有事の実戦参加を意味しており，94年10月1日付で発効した女性の戦闘任務参加承認を受けてのことだ。

米海軍では1908年に海軍看護婦軍団へ女性が初入隊，第一次大戦中には事務系下士官（ヨーマン）に初めて女性が登用されている。しかし，戦闘艦への乗り組みや作戦機の搭乗はその後，80年にわたって認められていなかった。第二次大戦中にはアメリカやイギリスでも訓練教官やフェリーパイロットとして女性の軍用機搭乗が認められており，ソ連では女性による戦闘機部隊や爆撃機部隊まであったが，これはあくまでも男性パイロットの不足を補うためのもので，今回の決定とはかなり意味合いが違っている。

女性の活躍分野はパイロットに限らず，今後はさらに質量とも大幅に向上することは間違いない。しかし，その道は今までも，そしてこれからも容易ではない。今回は米海軍を中心に，女性軍用機パイロットが歩んだ20数年間を，簡単に振り返ってみたい。

ウェビエーターの孤軍奮闘

米陸海空軍，海兵隊のうち，最初に女性パイロットの飛行訓練を認めたのは海軍で，72年に方針が決まり，73年3月からはバーバラ・アレン・レイニー大尉が飛行訓練を開始した。この時期はベトナム戦争末期に当たり，国防総省は徴兵制度の撤廃を決めたが，当然ながら大幅な人員削減となり，なかでも専門職の不足が深刻になっていった。折りから女性解放運動（ウィミンズ・リベレーション・ムーブメント=ウーマン・リブ）が活発化しており，女性パイロットへの門戸開放の一因となった。女性解放運動は60年代末，公民権法の成立によって下火になった少数民族に対する差別撤廃運動に替わって登場してきたもので，66年に組織された全米女性機構（NOW）が中心となって活動していた。

パイロットではないが，レイニー大尉に先駆け73年12月20日にはビクトリア・ボージェ，ジェーン・マックウィリアムズ両大尉が海軍飛行軍医訓練プログラムの心理学課程を修了，史上初の空飛ぶ軍医となっており，女性の社会進出が空の世界でも顕著になっていった。空飛ぶ軍医は空軍にも波及，女性パイロットと女性軍医がC-9Aナイチンゲール医療後送機で飛び回る光景も珍しくなくなった

しかし，女性パイロットの数が増え

るにともない，今度は男性側から逆差別を訴える声が高まってくる。第二次大戦中，海軍はWAVES（非常時女性志願部隊=ウェイブス）の名で女性部隊を編成したが，その名は戦後も海軍女性部隊の通称となっていた。この「ウェイブ」に海軍独特のパイロットの呼び方，「エビエーター」を引っかけて，女性パイロットを「ウェビエーター」と呼ぶことも多かったが，どちらかといえば皮肉った意味に使われており，正式用語として定着することはなかった。

国防総省は女性の戦闘勤務を禁じた，いわゆる「リスクルール」によって地上戦闘への参加，戦闘艦，作戦機への乗り組みを禁じてきた。危険な任務に就く必要がなく，それでもさして給料の変わらないウェビエーターに「タダ乗り」の批判が出てくるのはある意味では当然のことで，その後も幾度となく繰り返されてきた。海軍では徐々にだが，リスクルールに抵触しない範囲内で女性の職域を広げており，当初は輸送機や練習機，ヘリコプターなどに限られていた女性パイロットの「仕事場」が，多岐にわたるようになっていった。いくつか順を追って紹介してみよう。

まず76年1月に，ローズマリー・コナツアー中尉が女性として初めてA-4スカイホークの操縦資格を取得しており，79年にはNFO（海軍飛行士官）に女性の登用が決まった。この年7月，ドナL.スプルーイル大尉がグラマンC-1Aトレーダー輸送機による初のCQ(空母離着艦資格）を取得，艦載機パイロットの一員となった。

83年6月には，コリーン・ネビウス大尉がテストパイロット・スクールを卒業，女性パイロットの新しい職場として，メリーランド州パタクセントリバーのNATC(海軍飛行試験センター）へ配属されている。彼女の乗機はCH-46シーナイトとCH-53シースタリオンではあるが，決して安全な，ぬるま湯のような仕事ではなかった。事実，82年7月13日には，フロリダ州ウィテングフィールドのVT-3でT-34Cターボメンターの教官をしていた初の海軍女性パイロット，バーバラ・レイニー少佐

Photo: Yoshiyuki Oguri

1989年，米海軍初の女性飛行隊副長ローズマリー・マリナー中佐が所属していた当時のVAQ-34のERA-3B。マリナー中佐は翌年初の女性飛行隊長に就任している。

が墜落事故を起こし，初の殉職者となっている。

しかし，増え続ける女性の進出を止める術はなく，84年にはP-3オライオンを運用する哨戒飛行隊（VP）全部隊が，地上支援職に限って女性の登用を認めており，88年には電子偵察部隊，VQ-1とVQ-2が女性に門戸を開いた。この年，海軍予備役のキャスリーン・サリバン中佐がスペースシャトルのミッション・スペシャリストとして女性初の宇宙飛行士に選ばれており，翌89年には，ローズマリー B.マリナー中佐が電子訓練部隊VAQ-34の飛行隊副長（XO)に就任している。マリナー中佐は90年7月12日に飛行隊長へ昇格しており，海軍では初の女性COが誕生した。

続いて91年にはVRC-40のリン・ハットン中佐が海軍で2番目の女性飛行隊副長となり，92年9月に2番目の女性飛行隊長となっている。91年2月には，リンダ・ヘイド大尉がA-6イントルーダーから女性としては初めて，射出座席で脱出している。詳細は分からなかったが，2月11日にVAQ-33のEA-6Aが墜落しており，この機体がヘイド大尉の乗機かもしれない。

湾岸戦争で陸軍に殉職者

空軍でも海軍にやや遅れて女性パイロットの登用を開始しており，83年5月にはMAC/438MAW/18MAS(空輸軍団第438空輸航空団第18空輸飛行隊)のC-141Bが女性だけのクルーで初めて運用を行なった。機長はギリアナ・サンジョルジョ大尉，パイロットはバーバラ・エイキン大尉，コパイロットはテリー・オレンジャー中尉で，このほかフライトエンジニアとしてドナ・ワーツ，デニス・ミーニア両軍曹，ロードマスターとしてキャシー・エイチュ軍曹とバーナディノ・ポッチ上等兵の7名が搭乗，ニュージャージー州マクガイア空軍基地からドイツのラインマイン基地までメディバック（医療後送）ミッションを行なっている。

89年12月になると，MACがC-130/-141から女性ロードマスターによる空中投下任務を許可しており，女性だけであらゆる空輸任務を実施できるようになった。また，この年6月にはジャクリーン S.パーカー大尉がカリフォルニア州エドワーズ空軍基地の空軍テストパイロット・スクールを卒業，オハイオ州ライトパターソン空軍基地で輸送機の試験を行なうAFSC/4950TG（空軍システム軍団第4950試験航空群）に配属されて空軍初の女性テストパイロットとなった。

海軍，空軍とも女性パイロットの任務は当初，輸送機，練習機，ヘリコプターといった支援機の操縦に限られていた。しかし，90年8月にイラクがクウェートに侵攻，これに対する経済封鎖が始まると，多国籍軍の一員として多数のアメリカ兵がペルシャ湾岸地域に展開した。いわゆる湾岸危機（デザートシールド）で，翌年1月18日には対イラクの戦闘が開始されて湾岸戦争（デザートストーム）開戦となるわけ

だが、ここでも後方任務に限って女性の参加が認められている。期間中、陸軍約26,000名、海軍約3,700名、海兵隊約2,200名、空軍約5,300名、計37,000名以上の女性兵士が湾岸地域に展開している。

後方での兵站輸送や本国と湾岸地域を結ぶ空輸、空中給油などに限られていた女性兵士の任務だが、全体の7割強を占める陸軍では犠牲も皆無ではなかった。カフジの戦いで前線に迷い込んだ輸送部隊がイラク軍に包囲されて3名が戦時捕虜（POW）になったが、その中に女性兵士メリッサ・コールマンが含まれていた。また、停戦直後ではあるが、2月28日夜に第24歩兵師団第159航空大隊のCH-47チヌークがサウジアラビアで墜落、マリー・ロッシ少佐が他の乗員とともに殉職している。

湾岸戦争前から、アメリカ国内では女性兵士の戦闘参加を認めるかどうかで論議が行なわれており、陸軍は90年4月にそれまで4年間かけて実施した試験運用の結果、女性の地上戦闘参加に支障なしという結論を出していた。湾岸戦争後の91年5月22日、米下院が女性パイロットの戦闘参加を認める法案を可決しており、まずは空の世界で解禁が始まった。7月31日には上院も法案を可決、「ウーマン・イン・エアコンバット」の実現が間近に迫ってきた。しかし、法案成立直後の9月7日、事件は起きた。

テイルフック事件とその影響

ところはネバダ州ラスベガスのヒルトン・ホテルで、この日、ホテルでは海軍艦載機クルーの親睦団体、テイルフック・アソシエーションの年次総会とシンポジウムが開かれていた。例年、クルーたちのバカ騒ぎで周囲のひんしゅくを買う催しであったが、この日、標的にされたのはNATCの女性ヘリパイロット、ポーラ A.コフリン大尉であった。ホテルの廊下で10人ほどの男性士官に取り囲まれ、セクシャル・ハラスメント（性的嫌がらせ）、いわゆるセクハラを受けたのだ。

この年のテイルフック総会では、コフリン大尉以外にも25名の女性がセクハラを受けており、その半数以上を海軍、海兵隊、空軍の女性士官が占めていた。コフリン大尉の上官は彼女の訴えに耳を貸さず、大尉はあきらめずに海軍上層部へ直訴におよんだ。その結果、まずローレンス・ギャレット海軍長官がテイルフック協会との協力関係を断絶すると発表、その後、総会に出席していた長官自身も責任を取って辞職することになる。また、コフリン大尉の訴えを取り上げなかったNATC司令官ジョン W.スナイダー下級少将は、その職を解かれてしまった（現職は海軍国際計画局副局長）。

しかし、「テイルフック事件」はそれだけでは終わらなかった。海軍の生ぬるい調査結果に疑問を抱いた上院軍事委員会が再調査を命じたところ、前回の調査に当たった監察担当者にも女性士官に対する差別的言動があり、ふたりの少将が責任をとって自主的に退役を申し出た。93年4月23日には、テイルフック事件に関連して海軍提督30名、海兵隊将軍2名、海軍予備役提督3名、士官約140名が懲戒処分を受けた。一方のコフリン大尉は多額の慰謝料を受け取ったものの、この処分を見届けると海軍を退役した。仲間の隊員達から執拗に繰り返される、目には見えないいびりや無視に耐えかねたためといわれるが、問題の根を残したままの一段落であった。

テイルフック事件の背景には、その2ヵ月前に可決された女性パイロットの戦闘任務参加容認の法案があったことは容易に想像できる。女性パイロットがほんの少数のうちは、「ウェビエーター」だの「タダ乗り」だのとからかい半分にもてはやしていればよかったが、その数も影響力も増してくると、男性パイロットの側に領域を侵犯する「脅威」と写るようになってきた。そのような心理が、過度の飲酒によって抑制が利かなくなりセクハラ事件へと発展したわけだが、事後処理やコフリン大尉のその後を見ても、軍内部にショービニズム（男性優越主義）やセクハラを是認する風潮が根強く残っていたことは明らかだ。

永らく男性、中でも白人男性中心に回ってきたアメリカ軍という組織の中で、マイノリティ（少数者）である女性やアメリカ先住民（インディアン）、アフロ・アメリカン（黒人）、ヒスパニック、アジア系などがハラスメントの対象になってきたことは紛れもない事実だ。たとえ女性兵士の問題が解決したとしても、ゲイ（同性愛者）に対する別の意味でのセクハラは続くに違いない。これらの問題を根絶するためには、軍内部だけではなく、アメリカ社会の構造そのものを変える必要があり、一朝一夕に変革が起きるとは思えない。

しかし、わずかずつではあるが、変化の兆しは見えてきている。その第一歩となったのが、陸海空三軍長官の後任人事で、政府は93年2月16日に陸軍長官アントニア・チェイス、海軍長官ビバリー・バイロン、空軍長官シーラ・ウィドナルと、いずれも女性の指名を決定した。実際に就任したのはウィドナル空軍長官のみであったが、今後、恒常的に女性長官が誕生する下地は整ったと考えていい。

Photo: USMC

テイルフック事件は、VX-4やVMAQ-2がシンボルマークとして使用してきたプレイボーイ・バニーのマークにまで影響をおよぼすことになる。写真はVMAQ-2のEA-6A

Photo: REUTER SUN

米海軍の女性戦闘機パイロット1期生としてVF-213に配属されたカーラ・ハルトグリーン大尉（写真はVF-124当時）。1994年10月25日，空母リンカーンで着艦事故にみまわれる

米空母にも女性が進出

もうひとつ，目に見えて減ってきたのが女性を性的好奇心の対象とする風潮で，92年以降のテイルフック総会は海軍の協賛を打ち切られたこともあるが，派手な酒盛りやヌードダンサーが姿を消している。男性社会において，戦争という極限状態における自分の愛機は，恋人であり，妻でもあった。パーソナルマークやノーズアートと呼ばれる非公式のマーキングはそんななかから生まれたものだが，女性の半裸あるいは全裸のイラストは，今後はほとんど姿を消すことになろう。

また，モチーフそのものは単なる「ウサギ」であったが，海軍のVX-4や海兵隊のVMAQ-2で伝統的に使用されてきた「プレイボーイ・バニー」のマークも，事件を契機に姿を消した。「バニー」はバニーガールの格好をさせた美女をはべらせるプレイボーイ・クラブの象徴であり，また「かわいこちゃん」とか「売春婦」などを意味するスラングとしても使われる。見方を変えれば女性蔑視の象徴でもあり，圧力を受けてか，あるいは独自の判断でか，92年にはVX-4が，94年にはVMAQ-2がマークを廃止している。

しかし，こんな些細なことまでという意識は隊員の間にもあったようで，VMAQ-2が新たに採用した黒豹マークの使用をNFLチーム，カロライナ・パンサーズから認可されるまで暫定的に付けていた「？」マークには，小さくバニーガールのウサギ耳と蝶ネクタイが描き入れてあった。追いつめられる男性側からのささやかな抵抗だろうが，国防総省としては教育段階からセクハラ防止と違反した場合の罰則について徹底させるつもりらしく，ノーズアートやバニーマークはその生け贄にされた感がある。

テイルフック問題についてはこの辺にして，いよいよ女性の戦闘参加という本題に入ろう。女性をこれまで戦闘に参加させなかった理由としては，母性保護とか男女の体力差とか，宗教的理由とかいろいろあるだろう。しかし，体力，能力は同性であっても千差万別で，女性を含めたマイノリティにも，同じスタートラインに立つ権利と自由は与えられて当然である。そこから先，輸送部隊の隊員や輸送機パイロットになるか，戦車や戦闘機に乗るかは，本人の意思と能力次第だ。

確かに，70年代に女性パイロットが誕生したとき，政治的判断から男性よりも甘めの採点があったことは事実のようで，これが「タダ乗り」論の根拠となった。しかし，20年におよぶ米軍女性パイロットの歴史の中で，教官あるいは飛行隊長となる優秀な技量やリーダーシップを持つ者が出てくるのは当然のことだ。そして，今後は最前線で性別に関係なく戦友として戦うことになる以上，相応の能力，資質が求められるのも当然のことだ。

後述するように，94年10月25日に女性初のF-14パイロット，カーラ S.ハルトグリーン大尉が空母リンカーンへの着艦に失敗して死亡すると，海軍は翌週には深さ4,000ftの海底から事故機のサルベージを決定，事故原因をエンジン故障と断定した。男性パイロットの間でささやかれていた，「やはり女に空母着艦は無理」といううわさ話を払拭するのが，多額の費用を要するサルベージの狙いであった。

国防総省は「リスクルール」を撤廃，地上戦闘にも女性兵士が参加できるようにする前に，空母や艦載機，あるいは空軍の戦闘機，陸軍の攻撃ヘリなどで，間接的な戦闘を経験させようと計画した。その結果，すでにパイロット資格を持つ女性士官に対する転換訓練が開始され，94年2月19日にはVAQ-130のシャノン・ワークマン大尉が，空母アイゼンハワーで女性初のEA-6Bプラウラーによる CQ（空母離着艦資格）を取得している。

VAQ-130にはこのほか，女性NFOとしてサリー・ファウンテン，テリー・ブレッドフォード両大尉，ジャネット・マーネイン少佐も所属しており，94年10月20日からのアイク/CVW-3による地中海方面デプロイメントに参加している。ただし，ワークマン大尉は12月末，着艦技術に難ありとして審査をパ

Photo: KOKU-FAN

艦載戦闘機部隊より早くから女性パイロットを受け入れていた混成飛行隊。写真はキュービーポイントにあったVC-5のA-4パイロット，メアリー・カミングス大尉。

Photo: Ryuta Amamiya/KF

嘉手納の18WG/44FSにも，女性イーグルドライバー，マリア・ランドルフ中尉が所属する。

スできず，飛行任務を解かれてしまった。この間の経緯はP.72の「KF EYE SHOT」に詳しいので重複は避けるが，既述のハルトグリーン大尉がアイク出港から5日後にカリフォルニア沖で事故死してしまった。

ハルトグリーン大尉がF-14操縦資格を取得するのは94年6月のことだが，4ヵ月後の事故死とそれに続くワークマン大尉の艦上飛行勤務解任から，女性パイロットの操縦技量不足を指摘する声が高まった。しかし，アイクにはワークマン大尉以外にも，F/A-18C飛行隊VFA-37に3名，E-2C飛行隊VAW-126に1名，SH-60F飛行隊HS-7に2名の女性パイロットが所属，無事デプロイメントを終了している。中でもVFA-37のシャロン・カミンズ大尉は，新人りの中では最優秀という「ベスト・ナゲット」賞を飛行隊長から授与されている。

アイク/CVW-3には女性パイロット7名，女性NFO3名ないし4名が搭乗していたが，海軍女性士官初の実戦部隊配属はそれより1年以上前，93年5月15日に記録されている。試験評価部隊VXN-8でRP-3Dに搭乗していたキャスリーン P.ハイアー少佐がVP-62に転属，NFOとしてのP-3CアップデートIIIに搭乗したのだ。

またこの年10月には，それまで女性パイロットの配属に消極的だった海兵隊でも，初の女性ヘリ・パイロット，キャサリン・マッカーン中尉がHMT-303に配属されている。フロリダ州ペンサコラのHC-16でウイングマークを取得したマッカーン中尉は，HMT-303でUH-1Nの教官となっている。海兵隊に実戦パイロットが登場するのはもう少し先だろうが，海軍ほど待たされることはないだろう。

嘉手納に女性F-15パイロット

レス・アスピン国防長官が93年4月29日に女性クルーの戦闘飛行を解禁を決定すると，空軍ではさっそく，ウイングマークを得たばかりのジーニー・フライン少尉をニューメキシコ州ホロマン空軍基地の49FWへ送り込み，5月19日からAT-38Bによる高等訓練を開始した。フライン少尉は8月にアリゾナ州ルーク空軍基地へ移動，58FW/555FSでF-15Eへの転換訓練を実施，2月24日には半年間におよぶ訓練を終えた。訓練期間中に中尉へ昇進したフラインは，サバイバル訓練の後，4月にはノースカロライナ州シーモアジョンソン空軍基地の4WG/336FSに配属されている。

空軍ではさらに，WASPS（女性空軍サービス・パイロット）計画のもと，空軍士官学校出身の女性士官6名を実戦パイロットに指名した。その第1号として，93年11月からC-21Aのパイロット，シャロン・プリッツラー大尉がF-16への転換訓練を開始した。このほか，レスリー・ディアン・クロスビー中尉とジャクリーン・パーカー少佐（別稿参照）がF-16，マリア・ランドルフ少尉がF-15C，エレン・マッキノン中尉がOA-10Aの操縦資格を得ている。またキム・ハートループ大尉は，特殊作戦部隊のHC-130コンバットシャドーに搭乗することになった。

空軍では続いて17名の士官および下士官兵がさまざまな段階の訓練を受けており，このうちクリスタル・フォレスター航空兵はHC-130N/Pのロードマスターとなり，嘉手納の353SOG/17SOSに配属されているようだ。このほか嘉手納には，ランドルフ少尉（現在中尉）が18WG/44FSに配属されており，彼女の声を無線受信で聞いたファンの方もいらっしゃるかもしれない。またマッキノン中尉（現大尉）は韓国，烏山の51FW/25FSに配属されており，

Photo: Yukihisa Jinno/KF

韓国の烏山を基地とする51FW/25FS所属のホグ（A-10）ドライバー，エレン・マッキノン大尉。OA-10Aを駆ってFAC（前線航空管制）を行なう彼女のコールサインは"MISTY44"。上写真の2番機をマッキノン大尉が操縦している。

Photo: Shiro Sanda/KF

NY ANG FIGHTER PILOT

Major Jackie Parker

ニューヨークANG 女性F-16パイロット パーカー少佐インタビュー

Interview & Photos : Eric Hehs/CODE ONE
Translation : Koichi Iizuka

1993年，国防長官のレス・アスピン[＊0]は，アメリカ軍における戦闘任務への女性編入がありえることを発表した。この直後，ニューヨーク州エアナショナルガード（以下ニューヨーク州兵航空隊とする）は，ジャッキー・パーカー少佐にF-16戦闘機での任務を提示した。アメリカ空軍における経歴を通じて，ジャッキーは，それまで伝統的に男性によって占められていた数多くの任務で，“初の女性”となり続けてきた。彼女は，リーズ空軍基地における初の女性T-38教官で，アメリカ空軍テストパイロット学校における初の女性卒業生でもあった。だが，もしも誰かが問うならば，ジャッキーは，「初めて」という立場を得ることが，いつも喜ぶべきことになるとは限らないと答えるだろう。しかしながら，それを知る彼女にとっても，世界最高の戦闘機を飛ばすという機会は，そのまま逃がしてしまうには魅力的すぎたのである。こうしてジャッキーは，F-16戦闘機飛行隊に配属されたアメリカ合衆国初の女性空中戦闘パイロットとなった。

度重なる“初の女性”で経歴を彩り始める以前のこと，若きジ

<訳注＊0>レス・アスピンは，国防総省の国防政策研究家として長く活躍し，F-117ステルス機の開発などを推進するなど，テクノロジー分野，それに戦略面でアメリカ軍の近代化と国際的イニシアチブの拡大維持に努めた。その一方でアスピンは，アメリカ海兵・海軍航空隊に対して厳しい姿勢をとり続けていた。だが，この原稿を翻訳する2週間ほど前のこと，アスピン氏の急逝が伝えられた。

<訳注＊1>NASAの宇宙飛行コントローラーは，基本的には，複雑に入り組んだデータをコンピューターによる演算で処理することにより，宇宙機の正確軌道を算出するという専門技術を基本に業務をになう。1980年代末期，この技術は，新たな金融取引上の商品「デリバティブ」の開発に応用された。これは，宇宙飛行中の宇宙機軌道を変化させるさまざまなデータを，景気や賃金指標といった経済学上の各種データに置き換えることで，預金金利の上下曲線を予測し，最低の金利という使用者メリットの大きい融資を提供しようというものである。だが，実際の経済動向上のデータは，さまざまな不測事態により，予測を大幅に上回る動きを見せることが多々あり，それが「デリバティブ」を非常に危険な金融商品にしている。これはあたかも，予測外の事態に直面した

「それは、彼がF-15を飛ばしていたからですか？」「そうは言いません。F-15は赤軍を演じており、我々のF-16は青軍を演じていました。この想定条件が[＊10]、なんとなく彼らの腕前に手錠をはめたかたちになっていました。それに私には、デザイン上の利点を与えられていました。利点を与えられた者には、それを生かして彼らをキルする義務があります[＊11]。でも、そのF-15パイロットは、実際にキルコールを聞くまで、私が女性パイロットだったとは想像もしてなかったでしょう。明らかに、彼の失望は大変なものでした。でも、どうでしょう？　この状況が今後、よい結果を生むのか、それとも悪い結果を生むのか？　今の私は、その答えを知りません。しかし私は、こういったことが誰も口にしないほど一般的な現象になってくれればいいだろうなとは思います」

「でも、戦闘機パイロットという人々は、常に自分自身を持ち上げようと懸命なんじゃないですか？」「もちろん我々はそうしてます。でも、女性に撃ち落とされたからって、それが弱さを意味するものじゃないはずです。私は、この事実がもっと幅広く印象づけられれば、誰にとってもより公平だと思います。我々は誰しも敬意を持って接せられたく思っており、強い者として評価されたいと感じています。誰しも人々は、鏡に写った自分の姿が、自分の思い描く理想の姿そのものであったらいいと感じているはずです。ある人は、鏡に写った自分の姿にヒーロー像を見いだしますが、それが必ず実際の姿であるとは限りません。ときとしてパイロットのなかには、まるでフライトスーツを着ていること自体が最高の勲章であり、飛行機を飛ばすのは、その特典であるかのように振る舞っている人がいます。でも、私たちパイロットはそれが大好きなのです。たとえそれが少々危険なことであったとしても、我々はそのような流儀を極めて自発的に演じています。ただし、我々のような職業が、ほかの人々の職業の一段上にあると考えるようなことは避けなくてはなりません。それは我々が、より危険な人生を生きるということを選択しているだけだからです。私は、鏡に写った現実の自分の姿と、頭にある自分の姿が近しいパイロットに敬意を感じ、自分もそうなりたいと思っています[＊12]。そういった人々は、自己というものをしっかりと持っており、それゆえに、"人間的"と考えられている地点から、自分自身であり続けるために離陸できるのです[＊13]」

どんな機体を飛ばしていようとも、私が問題を感じたことは一度もありません。

「軍隊における女性について、大統領が下令した委員会調査の内容についてご存じですか？」「はい。戦闘排除法の廃止と同時に、女性の戦闘参加に関する調査に、新たな予算が計上されたことも知っています。必ずしも、こうした調査が、女性の戦闘参加を認

Photo : S. Butler

＜訳注＊10＞訓練シナリオ上、赤軍の立場に立つものは、赤軍に関する最新情報にもとづいて、編隊戦術や、兵器を発射するまでの交戦規則といった要素で、大きなハンデを負わされることになる。

＜訳注＊11＞ご存じのとおり、F-16は格闘戦で抜群の強みを発揮する。これはまた、DECM（防御電子妨害装置）の強化やAMRAAMのような中距離ヘッドオン発射能力の増強による誘導不要ミサイルの増強によって、より大きくなっている。AWACSなどの戦域レーダー誘導がない状態で、F-16との対戦を体験したアメリカ軍パイロットの多くは、同機を称して"忌々しい小さな十字"と呼ぶ。これは、F-16の特徴ある十字形の小さな正面形が、あっと言う間に食い込んでくるという恐怖を代弁している。

＜訳注＊12＞パイロットを含むアメリカ軍社会に存在する有意義な特徴のひとつは、その"Enthusiasm"（熱烈さ）である。どんな職域にあろうと、小さなつまらないことに誇りを抱き、機会あればそれを自慢話として披露することをためらわない態度は、まるで、かつての農民や漁民、それに職人という地に自慢の人生をおくってきた人々の生きがいというものを見るようである。私が自衛隊の各部隊を取材するとき、何か欠けているな、と感じることのひとつは、こうした"つまらないこと"を楽しく語る自己確立の手段である。控えめであることは美徳だが、その制御を外して自らに自由を与え、他者や自分の小さな能力を互いに正当に評価しあう機会を作りあうことは、単調で長い訓練の流れを全員が共有しなくてはならない自衛隊という"奉仕集団組織"が、健全に発展してゆくうえで、今後、重要な課題となることだろう。ただし昨年、海上自衛隊館山航空基地の第121航空隊を取材したとき、こうした"前向きな熱烈さ"の萌芽を見たような気がする。その背景については、今後ぜひ当局によって調査がなされるべきことである。ただし、私は他の部隊については、取材したことがなく実情を知らない。これをケアしないまま放置して、皆が自らに対する正当な評価というものに飢えた状態を長く蓄積し、そこにいきなり巨大な正義や大義を与えたとき、組織というものが、極端な自己拡大や無為の盲目に陥ることは、第二次世界大戦突入の過程でも発現したとおりである。考えてみていただきたい。万人がすべて、その職業人生において、顕著な偉業を達成することなど可能だろうか？　これを否とするならば、小さな偉業を評価せずに、いったい人間の何を評価できるのだろうか？　人間は、日ごろから自らを正当に評価してくれる組織というものに帰属心を抱くものである。

めるための前段階として必要とは思いませんが、この調査が事実上の前段階になっていることは確かです。この下令に基づく調査で確認された問題点は、1973年に海軍で、1976年に空軍で、女性の高性能ジェット軍用機搭乗が開始される以前になされた調査の結果と同じようなものです。基礎体力、耐加速・遠心重力能力、それに後方支援上の補給の問題が、その具体的な内容です。残された最大の課題は、我々女性が戦闘任務に投入され得るのか、それともされ得ないのか、という問題です[14]」

「あなたは、この件に関する証言を求められましたか？」「シカゴで、ある検討会が開かれることを聞きました。ですから私は、すぐに自動車に飛び乗って、デイトンまで突っ走っていき、彼らが私に対して面接調査を行なう意志があるかどうかを確かめに行ったのです。このとき、私は空軍でさまざまな戦闘機を飛ばした経験を持つ女性パイロット２名のひとりでした。ですが、委員会は、我々２名のいずれにも連絡を取ってはいきませんでした（もうひとりは、私がジャッキー・パーカー少佐の取材を行なう前の週に、スペースシャトルでの初飛行を行なったエリン・コリンズである）。残念なことに、面接の機会は先送りされてしまいました」

「でも、私の努力は無駄にはなりませんでした。シカゴで会った後、委員会は、私を身体計測モデルとして採用してくれました。私は、およそ30種類近い空軍航空機を飛ばしたパイロットとしては、最も小柄なひとりでした。私の身長や体重は、空軍パイロットの０～１％の間に位置するほど稀な例だったのです。結局私は、テキサス州ダラスで証言を行なうことになりました[15]」

「あなたの体格や体力について、どんな証言をする必要がありましたか？」「私の証言は、すべて私の飛行経験に基づくものでした。私はF-4、F-16、F-111、それにC-141やKC-135といった"ヘビー"を飛ばした経験があります。女性の戦闘機操縦を検討するとき主な心配事となるのは、重力加速度による支配に適応するに充分な体力を持っているか否かという点です。しかし、現実に私は、これに適応するに充分な体の大きさと体力を持っています。どんな機体を飛ばしていようとも、私が問題を感じたことは一度もありません[16]」

「この証言に備えるため、私は、1970年代に同様なテストを行なった専門家に会って、この直接的な課題について打ち合わせをしました。その専門家はライトパターソンに勤務しており、数々の異なった調査や測定の実施体験から、実際のところ人間の体力を正確に数値に表すことは不可能だという事実に気づいていました。体の姿勢、基準角度、それに行動の動機を含む、あまりにも多すぎる要素が入り混じっているのです。標準的な測定の結果、私は、私の上体が持つ体力が、空軍士官学校生徒の65％を上回るレベルにあることを知りました。これはどういうことでしょう？平均22歳の若い男性たちの65％が、私に、体力的に劣るということでしょうか？」

「もしも体力が課題だとしても、それは性差の課題ではありません。もしも、ある職域に体力上の基準が求められるのなら、ストレートに体力の測定を行なうべきです。その前に女性だからといって、ある仕事をできないなんてことは言わないでください[17]」

「あなたの証言は、委員会になんらかの影響を及ぼしましたか？」

「それを知る術はありません。結果的に、委員会内部で行なわれた投票では、７対８で女性の戦闘参加に否定的な答えが出されました。これは、委員会の構成を見れば驚きでもなんでもありません」

「体力上のものを含め、あらゆる基準は、下げられるか、思い切って捨て去られるべきだとお考えですか？」「基準は、下げられるべきではありません。しかしながら、より現実的であるべきです。もし、女性を排除しようというなら、身長と既存の体力数値に、より高い基準を設けてしまえばいいのです。しかし、戦闘任務の多くは体重250ℓbのブルートを必要とはしないはずです。もしかすると、前線を越えて敵地に侵入し、そこで鉄条網をくぐり抜けたり、航空機の狭い胴体の内部で、より自由に活動するには、より小柄でアクションの素早い人物の登用が必要なのかもしれません。アメリカ以外の国々では、人々は一般的なアメリカ人より小柄です。しかしながら、そういった国々でもアメリカ製の戦闘機は問題なく運用されています。重要なのは、我々が心を開き、仕事を実施するうえで、我々の国民が持つ多数派の優位というものの利用に着眼することなのです。もしも我々国民が、大柄と小柄という２種類の多数派を持っているなら、均質な巨人軍隊の建築など忘れて、より幅広い目的への適応性を持つ、大型・小柄となり合

<訳注＊13>"Secure about oneself"（自己の確立）と"Be oneself"（自分自身である）という要素は、アメリカ人の職人にとって最も重要な人生哲学のひとつである。これは、周囲のムードに流されて展望を失う自分を防御する機能であり、独立した自己が、どこに出ても、自らにやましさや卑しさを感じることなく生きるための自己判断精神の中心となっている。この自己判断の方向が正しいか正しくないかを評価するとき、自己を確立したアメリカ人が基準とするのが、自らの良心である。もし、周囲のムードが、ゆっくりとながら、この良心の示す方向に向かって流れているとき、アメリカ人が発揮する忍耐力には目を見張らせるものがある。これは、本原稿にみられるパーカー少佐や、彼女の同僚の例でも明らかだ。また逆に、自分の良心が示す方向と、ムードが向かう方向が一致していないとき、彼らが示す見切りの素早さには驚かされる。帰属する組織や集団に、自らの良心を否定するムードがあれば、そこをきっさと離脱して、ほかの職業集団に身を移すか、自らの家庭に戻ることは、彼らにとって大きな痛みをともなうものではないようだ。パーカー少佐の言うところの"人間的"という言葉の意味を、よく問い直してみたい。

<訳注＊14>女性の戦闘参加に関する調査については、昨年、ランド研究所より報告書が発行されている。

<訳注＊15>パーカー少佐の努力等の結果か、本年４月、アメリカ軍当局は、新たな必要性に基づく砂漠地域用のカーキ色難燃性フライトスーツ等と併せて、新たな女性用規格の飛行用装備の開発を発表した。

<訳注＊16>単純な物理学上の原理から考察すると、自らの体重が重力加速度によって倍化するという環境は、それがある一定レベルを超えた時点から、小柄な体格の者にとって有利な方向に働き始めるはずである。仮にもしも将来、空中戦闘において10Gを超える機動が一般的となった場合、大柄なパイロットにとって、小さな頭と小さくて軽量な体軀をもつパイロットと対戦することは、大きなハンディとなる可能性がある。

<訳注＊17>パーカー少佐はここで、人間が持つイメージというものが、現実的な発想や行動を阻害する一面を持つことについて警告を発している。女性と男性の体力を、同じテーブルの上で比較してみるということは、言うなればコ

太平洋戦争 激戦地

ガダルカナルの日本軍機を訪ねて

Visit to Guadalcanal

Text & Photos by David Gaddis via PPI

Translation by George Kimura

アッツ島
キスカ島
ダッチハーバー
エトロフ島
ヒトカップ湾
北京
南京
上海
成都
漢口
重慶
台湾
高雄
ハノイ
硫黄島
ミッドウェー島
ウェーキ
マリアナ諸島
サイパン島
グアム島
マニラ
比島
バンコク
マーシャル諸島
タロア島
ヤップ島
ウルシー
パラオ島
ペリリュー島
トラック島
ダバオ
ヤルート島
マキン島
ギルバート諸島
メナド
ボルネオ
スマトラ
ウエワク
カビエン
ラバウル
ブーゲンビル島
ショートランド島
ニューギニア
ソロモン諸島
ブイン
ガダルカナル島
ジャワ
スラバヤ
クーパン
ポートダーウィン
ポートモレスビー
オーストラリア
サンゴ海
40°
20°
100°
120°
140°
150°
160°

明の名残りはなかった。もっとも，それは屋外にあった。建物の横に凹みのあるSBDドーントレス急降下爆撃機と，かなり保存状態のいいベルP-39エアコブラが，赤丸を中央に白い星を描いた両翼の標識もあざやかに安置されていた。そのエアコブラの翼から，いきなりスズメバチの群れが飛び出してきたので，ケントと私は慌てて逃げた。

ベテカマ博物館の後背地，飛行場と内陸の高地をむすぶ尾根がエドソンズ・リッジだった。その尾根の飛行場側の端に白い尖塔状の記念碑があり，他の一端にある部落に漢字を刻んだ石碑があった。このあたりは飛行場の奪回をめざす日本軍と，その阻止にあたったマイク・エドソン大佐の率いる米海兵大隊が白兵戦を繰り広げた激戦場だ。

ちょうどそのとき，VIPの訪問を前にして戦跡現場の清掃にあたっていた海兵隊と出会った。彼らは，旧日本軍の大型迫撃砲や砲弾，機関銃の銃身などを回収していた。このあと同じ地区で，米海兵隊兵士の認識票であるドッグタッグも発見されたということだった。

ギゾの海

終戦50周年記念式典を1週間後にひかえ，私はヘンダーソン飛行場から西部のギゾ（Gizo）へ飛んだ。驚いたことにギゾの滑走路は小さな島にあり，

かつて日米両軍が死闘を繰り広げたエドソンズ・リッジ(尾根)。

穴ぼこだらけで雑草が生い茂っていた。そこからボートでホテルのあるギゾ港へ渡った。途中、日本軍に沈められた哨戒艇に乗っていた若き日のジョン F. ケネディ大尉が、泳いでたどりついたという島のシルエットが右手に見えた。

その夜、大統領一家とは無縁のダニー・ケネディが、ギゾ周辺のダイブスポットを教えてくれたあと、彼のダイブショップがサービスしているアドベンチャースポーツを紹介してくれた。また、彼は私の次の目的地、ブーゲンビル南方のショートランド諸島のバラライ（Balalai）島についても教えてくれた。

ギゾでの2日間、日中はスキューバダイブに興じ、夜はゴルフボールでも降ってきたように大きな雨音をたてるトタン屋根の下で、睡眠を妨げられて悶々としていた。もっとも、眠れなくても夢うつつに海底の光景を思い出して退屈はしなかった。インクブルーとホワイトの輪のあるエンペラーエンジェルフィッシュ、燃えるオレンジにネオンブルーの水玉をあしらったようなタラの稚魚、銀色の輝きを見せる深海マグロの群れ、深淵（しんえん）の闇を出入りするサメ、鳥のように頭上の太陽光線をさえぎる魚群。珊瑚礁には、さまざまな生命が宿って活況を呈している。ソロモンを訪れるからには、ぜひともダイビングあるいはシュノーケリングを楽しむべきだ。

こうした豊かな海底の自然に混じって、戦争の爪跡も残されている。60ftの海底で、私は米海軍のコルセア戦闘機のコクピットの残骸に出会ったし、40ftのあたりではほぼ完全な日本のゼロ戦が、赤白のコントラストが美しいライオンフィッシュの住処（すみか）になっていた。そのそばには全長400ft近い、東亜丸の船体も横たわっていた。東亜丸は1943年に米軍機の銃撃で沈んだ輸送船で、燃料車、戦車、オートバイ、砲弾、小火器の弾薬、鍋や皿などが船内に散乱していた。輸送船は右舷を下に静かに横たわっており、左舷は美しい扇珊瑚におおわれていて、エンジェルフィッシュが泳ぎ回っているさまは幻想的だった。

左2枚は日本のメモリアル。当時、旭川第7師団歩兵第28連隊を基幹に編成された「一木支隊」の鎮魂碑（左）と、第2師団勇会の建てたガダルカナル島戦没者慰霊碑（下）。

1942年8月24，25日のソロモンにおける戦闘を記すアメリカ側のモニュメント。

バラライ島のジャングルに眠る旧日本海軍の1式陸上攻撃機"ベティ"。機首，胴体，尾翼などは比較的形が残っており，50年の歳月が経過したことを考えれば，墜落当時の姿は原形に近かったかもしれない。上は内部から見たところ。

ガダルカナル島を離れると，レストランは数少ないホテルに限られていて町中にはなかった。仕方がないので，私は雑貨店で買った肉の缶詰とスコーンで飢えをしのいだ。ギゾを離れる日，桟橋への道を歩いていると前夜の雨で空気は重く感じられ，気温の上昇につれてあたりはサウナに化していた。こうしてソロモン諸島を西へいくうちに，私が馴染んできた"シアトルの感触"がうすれ，南太平洋の生々しさと入れ替わっていくように感じられた。

ジャングルのベティ

バラライに着陸してすぐに気づいたのは，小さなターミナルの近くにあるふたつの大きな日本機のプロペラだった。飛行機から降りた地元の乗客とふたりの尼僧は，飛行場の端にある密林におおわれた道へと歩いていった。私はバッグを手にしたまま，飛行機が草をなびかせながら滑走していくのを見つめた。ここからどこへいけばいいのか，まるっきり見当もつかない。と，そのとき「観光ですね。よかったら，私についてきなさい」と島民のひとりが声をかけてくれた。宿泊施設はファイサイ（Faisi）島のニラ（Nila）港にあり，そこまではカヌーで渡らなければならず，よければ自分の船外機つきカヌーで送ってくれるという。ギゾと同じように，ここでも飛行場は離れ小島にあったわけだ。

ジャングルにおおわれた道を歩いていると，前をいく尼僧の姿が幽霊のように見えた。ジャングルの端に近づく

こちらも同じ1式陸攻。右はコクピット後方から前方を見たところ。右下の1枚のみ，零戦と思われる機体の残がい。手前が下方へ折れたエンジン部で，後方がコクピット。

と，左手に日本軍の装甲車やトラックの残骸が遺棄されていた。日本軍が重視したこの基地は，捕虜となったオーストラリア軍の兵士たちが汗を流して構築したものだった。浜辺に近づいたとき，そばを通り抜けた1m以上もある赤い縞模様のヘビに，私の目は釘付けになった。

声をかけてくれた親切な島民は出入国管理局の役人ということで，ファイサイ島まで約20分かけて送ってくれた。島に上陸すると，私は村長でニラ・ゲスト・ハウスのオーナーでもあるジョン・ビティアを探しあてた。エリザベス女王の肖像の前で，ビティア村長は島の歴史，戦争の思い出，ショートランドの島民気質などについてひと通り演説した。幸い村長は暗号のようなピジン・イングリッシュでなく正則英語を使ったので，演説はよく理解できた。

荷をほどくと，さっそく村長の息子たちが島を案内をしてくれることになった。牧場の近くで少年たちは，酒場の山を前にした日本海軍の99式艦上爆撃機の翼によじのぼって遊んだ。椰子の木の下にはドラム缶が放置されたままで，頭上を赤，緑，青などで極彩色に身をつつんだオウムが飛びかい，足音に驚いたオリーブドラブ色のトカゲが慌てて木に登っていた。

このあとショートランドでは，もっぱら日本軍の遺物を見てまわることになった。米軍は空爆しただけで，これらの島を迂回していたからである。水深25ftの海底に，1943年に沈んだ4発のMavis（川西97式飛行艇）の姿があった

ソロモン諸島のギゾの海に眠る零戦のコクピット付近。水深40ft(約12m)の海底に、ほぼ完全な姿を残していたという。ほかに97式飛行艇やB-17、コルセアも沈んでいた。

し、ニラ港のそばでは単発の観測機のコクピットにも潜ってみた。なかでも印象が深かったのは、パラライのジャングルで村長と息子にふたりのガイドたちと終日過ごしたときのことだった。ジャングルを切り開いて到達した現場には、爆撃されたばかりのように見えるクレーターがあり、そばに日本海軍のベティ（1式陸上攻撃機）と零戦の残骸が横たわっていた。翼の裏側にしるされた日の丸は鮮やかさを残していた。機銃、弾薬、計器の類は取り去られていたが、50年を経た機体にしては塗装に保護されてかそれほど腐食は進行していなかった。

私は、ベティのコクピットに潜り込んだ。副操縦士の席にすわって脚を踏ん張ると足下できしむ音がしたが、ベティは目覚めなかった。カヌーへもどる直前、にわかに空が曇って大粒の雨が滝のように降り注いだ。私はベティの胴体で雨宿りして、日本製のアルミに吹きつける雨の音に耳を傾けていた。やがて通り雨は、貨車が移動するように騒々しく去っていった。

島を去る前夜、村長と夫人はカレー料理とココナツデザートのディナーをふるまってくれた。村長は50年前に覚えたという日本語の歌を聞かせてくれた。日本軍占領中、村長は“コマサ”、村長の父親は“オオマサ”と呼ばれ、戦後もしばらく家族のあいだではそのニックネームが使われたという。

その夜、ゲストハウスへもどる途中、私はこの遠隔地の自然界の虜になっていた。星の輝きはショッキングで、ニラ港から寄せる涼しい微風は甘く澄んでいた。ゲストハウスにたどりつき、小さなツインベッドに横になった私はたちまち深い眠りに落ちた。

再び、ホニアラへ

ソロモン航空のデ・ハビランド機の副操縦士席におさまった私は、パラライに名残り惜しさを感じるのと同時に、ガダルカナルまでコクピットで飛行することに興奮していた。ヘッドセットを通じてパイロットは、比較的乗客の多い日には乗客をコクピットに招待するのだといっていた。チョシウル(Choiseul)、ギゾ、ムンダ(Munda)を経て高度9,000ftで水平飛行に移り、デ・ハビランド機は島伝いにガダルカナルをめざした。

コクピットから見たヘンダーソン飛行場へのアプローチは、素晴らしいものだった。島の西端を通過した際、雨に閉じ込められたエスペランス岬が見えた。1943年2月の第1週に、最後の日本軍が引き揚げた岬である。湾を横切ったガダルカナルの北には、サボ(Savo)島の鋭い輪郭が見える。この活火山の周辺で、1942年に米海軍は史上最大の敗北を味わったのだ。私たちが降下している空間を、いまから50年前に日本のベティとゼロが通過してガダルカナルを空爆し、米側のワイルドキャットやP-38ライトニングが日本機を迎え撃ったのだ。さらに降下すると日本の輸送船の残骸がある海岸とホニアラの町なみが視界に入ってきた。西部で未舗装の滑走路を離着陸したあとだったためか、ヘンダーソンのシングル舗装滑走路はデラックスに思えた。

クライマックス

私は海兵隊のハンビーに便乗して町へ向かった。町はオーストラリア、ニュージーランド、アメリカからのVIPたちでごったがえしていた。港には米海軍の揚陸艦が停泊しており、在郷軍人多数を乗せたクルーザーが桟橋に向かっていた。ホテルで出会ったこれらの在郷軍人たちの話には、興味つきないものがあった。

ワシントンのサウスベンド出身のスタン・ギリースは、1942年11月に「ザイレン」乗艦中、日本の99式艦爆の攻撃を受けたという体験の持ち主だった。スタンは、いまだにベティ爆撃機が海面すれすれに突っ込んでくるシーンや、夜空を彩る砲口炎や炸裂の場面を鮮明に思い出すといっていた。

零戦＆P-51ムスタング　友好飛行イベント
1stレッドバロン航空ショー　今夏スケジュール決定

5月3日から5日まで、茨城県竜ヶ崎飛行場で行なわれた零戦とムスタングの夢の競演「レッドバロン航空ショー」には、5万人以上の人々が詰めかけ、改めてこれら2機オールドタイマーの人気の高さをしめしたが、このほど今夏の追加飛行ショーのスケジュールが決定した。

レッドバロン・エアショー・イン帯広
日時：7月22日（土）、23日（日）
場所：北海道中川郡豊頃町茂岩49番地
豊頃（とよころ）飛行場
☎01557-4-2323
内容：零戦、P-51の地上展示、デモ飛行、ピッツS-2Aの曲技飛行
入場料：大人（高校生以上）3,000円
（前売2,500円）
小人／中学生　2,000円
（前売1,500円）
小学生以下　無料
前売券発売：チケットぴあ　03-5237-9999
チケットセゾン03-5990-9999
豊頃飛行場　01557-4-2323
レッドバロン事務局
0298-88-0059
入場券は1日限り有効。6月12日から発売中。

レッドバロン・エアショー・イン函館
日時：7月29日（土）、30日（日）
場所：北海道茅部郡鹿部町字本別450番1
鹿部（しかべ）飛行場 01372-7-3388
以下同じ

レッドバロン・エアショー・イン竜ヶ崎
日時：8月5日（土）、6日（日）
場所：茨城県竜ヶ崎市半田町3177
竜ヶ崎飛行場　0297-62-1271
以下同じ

旧ソ連大戦機大集合

対独戦勝記念公園に展示された珍しいロシア(旧ソ連)の大戦機

【写真／文：斉木伸生】

今年は第二次世界大戦が終結してから50周年にあたり，各地で記念行事が行なわれているが，それらの行事の締めくくりとして5月9日，モスクワで対独戦勝50周年記念パレードが行なわれた。パレードでは現在ロシア空軍で使用されている戦闘機，爆撃機，空中給油機や早期警戒機，各種ヘリコプター等ほとんどすべての航空機が飛行，とくにホーカムが3機編隊で飛行したのは初めてのことであった。一方パレードとは別に，モスクワ市内のポクランナヤゴラにはやはり対独戦勝50周年を記念した公園が建設され，さまざまな兵器が展示され人々の関心をひいていた。展示品は陸海空すべてにわたり，空ものも第二次大戦機から現用機まで多数が展示されていた。最近は昔と違ってロシア機を見る機会も多いが，第二次大戦前後の機体はいまでも珍しい。筆者もロシアの博物館は何ヵ所か見たが，ほかでは見たことのない機体であった。どこに保管していたのか知らないが，ロシアにはまだまだ秘密の隠し場所がありそうである。

←↑　スホーイSu-2軽攻撃機。スホーイが1936年に設計した機体で，1940年に前線配備された。ふたり乗りの軽地上攻撃機で，600kgの爆弾を搭載可能。1941年のドイツ軍の侵攻当初に少数機が使用されたが，やがてより優れた地上攻撃機であるシュトルモビクにとって替わられ，1942年には姿を消した。写真の機体はこれまでの図面や写真とは，カウリングのオイルクーラーインテイクの開口位置が異なるのが気にかかる。

↑　ヤコブレフYaK-3は米軍のムスタングにも匹敵するといわれる，第二次世界大戦ソ連空軍の傑作戦闘機である。前線に出現したのは1943年6月からで，クルスクの独ソ決戦に間に合った。とくに低空での空戦性能に優れ，4,000m以下ではドイツ機が戦闘を回避したと伝えられる。

→　イリューシンIl-2シュトルモビクは，ドイツ軍から黒死病と恐れられた強力な地上攻撃機，1941年夏から実戦参加しソ連地上軍の戦闘に大きく貢献した。とくに防御力に優れ，ドイツ戦闘機が撃ち落とすのに苦労した。

↓　ミコヤン・グレビッチMIG-1は記念すべきミグ設計局第一作の戦闘機，高空性能に優れた高速戦闘機であったが，安定性そのほか問題が多く，あまり役には立たなかった。

↑→　上は珍品のBI-6観測機。右は近代戦闘機の先駆機のひとつであるポリカルコフI-16戦闘機。I-16はソ連戦闘機の祖であるポリカルコフによって設計された機体で、1933年の設計でありながら、低翼単葉引き込み脚で、機動性より高速性能を追求した一撃離脱戦闘機のかたちをすでに完成し、スペイン内戦やノモンハン事変で活躍した。その後も改良は続けられたが、さすがに独ソ戦時には旧式化し、ドイツ機の敵ではなかった。しかし1942年ごろまではソ連戦闘機の主力の一翼を担って苦しい戦いを続けた。

→　ポリカルコフI-15bis戦闘機。1932年に開発されたI-15戦闘機の改良型で、第一次大戦型の格闘戦闘を意識した複葉戦闘機である。独ソ戦時にもまだ多数が配備されていたが、多くが地上で撃破された。もはやメッサーシュミットには歯がたたず、はなばなしい活躍の舞台もないまま、残ったものは地上攻撃などに細々と使用された。

海上保安庁 観閲式

5月21日，恒例となった海上保安庁の観閲式・総合訓練が東京湾で行なわれ，全国11管区から集まった巡視船艇，航空機が亀井静香運輸大臣，秦野 裕海上保安庁長官らの観閲を受けた。当日は曇天のあいにくの天候となったが，海保最大の巡視船しきしま(PLH31)や最新鋭ヘリベル412，シコルスキーS-76なども参加，総合訓練では悪天候のなか本番さながらの救難展示などを実施した。また今年はハワイを基地とする米沿岸警備隊のUSCGCジャービス(WHEC725)も招待船として参加した。

撮影：神野幸久／本誌

【右2枚】 海保の最新鋭ヘリ2機種も日本の最南端と最北端から初参加，巡視船との高速連携機動訓練等を披露した。上は石垣基地から参加のベル412"ほしずな"(MH714/JA6714)，下は函館基地から参加のシコルスキーS-76C"くまたか"(MH733/JA6733)。

←↓ 通常はプルトニウム護衛船しきしまの搭載機であるAS332L1シュペルピューマは，救難などにも駆り出される。写真は特殊救難隊とのコンビで救難活動を展示後，救難強化型巡視船おじか(PL02)に遭難者を輸送，離船する"わかたか"(MH685/JA6685)。

→ 総合訓練に参加した海保保有ヘリ群。手前からS-76C，ベル412，ベル212(3機)，AS332L1。今回は紹介できなかったが，ほかにファルコン，YS-11，ビーチ200など固定翼機も参加している。

← 招待船として観閲式に参加，終了後ハワイへの帰路についた米沿岸警備隊の大型カッターUSCGCジャービス。同船はHH-65Aドルフィン1機を搭載している。

静浜基地航空祭

T-3による教育訓練が行なわれている静岡県，航空自衛隊静浜基地において5月28日，恒例の航空祭が行なわれた。各種飛行展示を滑走路近くで楽しめることで，近年，たくさんの観客がつめかける同航空祭は今年も天候に恵まれて，地元T-3の編隊飛行やブルーインパルスのリモートショーが繰り広げられ，ジェット音とレシプロサウンドが響き合う，楽しいイベントとなった。

撮影：雨宮隆太／本誌

↑ ラストシーズンのT-2B.I.が昨年に続いて異例の参加。
← ローアプローチを披露する第501飛行隊のRF-4E。
↓ 静岡県の所有するSA365N1ドーファン（JA9933）。

↑ タキシングするグライダー曳航用のパイパー・カブ。

↑→ 岩国へ向け離陸するVMA-542のAV-8B（WH12/163205）。ローテーション配備後初の航空祭参加のためか，たくさんの観客がつめかけ，パイロットはグッズ販売に大忙しだった。

READER'S REPORTS
国内投稿写真ニュース

Text : Junichi Ishikawa
写真解説：石　川　潤　一

（このページでは皆様の投稿写真をお待ちしております。投稿規定についてはP.190をご参照ください）。

Photo : Satoru Kubo

← 5月25日，嘉手納をタキシングする353SOG/1SOSのMC-130H（88-0264/5135）。22日ないし23日に88-1803（5173）とともに飛来，1SOSへ初配備された機体で，MC-130Eを順次更新していく模様。MC-130Hは機首の大型レドームに地形追随回避および気象/マッピングを兼用するAPQ-170レーダーを搭載（アンテナは2基）した機体で，その下にAAQ-17 FLIRも見える。写真では見にくいが，主脚ハウジングの上方にクサビ形のフェアリングがあり，ここにはAAR-44ミサイル接近警報装置のアンテナが配置されている。2機ともフロリダ州ハールバートフィールドの16SOW/15SOSからの移動で，88-1803は通算1,900機目のハーキュリーズに当たる。

Photo : Katsumi Ohta　　Photo : Toshiaki Nakagawa

← 5月19日，横田に駐機する437AWのC-141B（65-0273）で，僚機（64-0612，65-0266，66-0209）とともに11日から横田に一時派遣されている機体。本機と#266は前脚と垂直尾翼側面にAAR-47ミサイル接近警報装置のセンサー，主脚フェアリング後部にALE-47フレアー・ディスペンサーを搭載しており，空軍では49機のC-141Bに同様の改造を施す計画だ。このほか，437AWのC-141Bの中には，AAR-44ミサイル接近警報装置，ALR-69（V）6レーダー警報受信機，ALE-40ディスペンサーを搭載，特殊作戦任務に当たっているC-141Bもいるようだ。なお，最近飛来するC-141Bの中に，尾翼端前縁のHFアンテナ基部に部隊識別帯を巻いた機体が増えてきた。

Photo : Kiyotaka Akiba

← 5月21日，離陸のため横田のR/W18へ向けタキシングするVMA-542のAV-8B（WH20/163673）。垂直尾翼にテイルレターを消した跡が残っているが，この機体は最近までVMA-231のCG03だったことが確認されている。VMA-542はレーダーを装備したAV-8B＋を最初に受領した飛行隊だが，岩国にレーダー・ハリアー受け入れ態勢が整っていないため，AV-8B＋は姉妹飛行隊のVMA-223/231に移管（7月号P.34参照），替わりに通常型，あるいは夜間攻撃型を譲り受けてこのほどローテーションしてきた。本機は6月3日，4日の厚木基地祭"WINGS'95"にWH22（163659）とともに展示されたが，この時は赤白のシャークティースを描いた燃料タンクは未搭載だった。

→　5月27日，厚木のR/W19に着陸するVMAQ-4のEA-6B(RM00/158035)。4月号P.116でVMAQ-2のCY06として紹介した機体だが，今回のローテーションは人員のみで，機体はそのまま引き継がれた。写真では見づらいが，垂直尾翼端のALQ-99アンテナフェアリングには，シアトル・シーホークスのマークがグレイで記入されている。後部胴体下部にCY06の時に追加されたUSQ-113通信妨害装置の大型ブレードアンテナが見えるが，このアンテナは"WINGS'95"に展示されたRM01（158036，元CY05）でも確認されている。

Photo：Tsubasa Sato

→　4月1日，三沢に着陸する35FW/14FS補充用のF-16D（90-0838）。この日，4機が三沢に飛来したが，内訳はF-16C 1機(90-0823)，F-16D 3機(90-0834, 0837, 0838)で，複座型はすべて388FW/4FSからの移管。F-16D-50はこれが初配備で，最も精力的に飛んでいるのが#837。5月2日には#834などF-16C/D 7機とともに横田へ飛来。"WINGS'95"には「MJ」のレターを付けて展示されている。なお，6月9日付けの第5航空軍発表によれば，35FWは年度明けの10月1日までにF-16C/Dの定数を48機から36機に削減することになった。

Photo：Masaaki Kimura

→　5月14日，厚木チピヤン開催中にR/W19を離陸するVP-9のP-3C（PD324/159324）。この後，"WINGS'95"にも地上展示，内部まで公開したから，現時点では最もよく知られたオライオンといえよう。ロービジ機ながら垂直尾翼の鷲はフルカラーで，機首の3桁モデックス上には黄色でスキッパーマーク，その後ろに「CDR B. J. GRAY」「EAGLE ONE」と記入されている。ファンにとっては，現在望める限り最も理想的な「VP飛行隊長機」像ではないだろうか。なお，3桁モデックスはVP-4にも普及，RC321とRC764が確認されている。

Photo：Yoshiharu Kuwana

→　5月10日，横田のR/W18に着陸するAFRES/940ARW/314ARSのKC-135E（61-0268）。314ARSは最近までカリフォルニア州マーザーAFBで94ARG隷下にあったが，同基地の閉鎖によってマクレランAFBに移動，親部隊もその後940ARWと昇格している。940ARWはマクレランの閉鎖にともないビールAFBに移動することになっていたが，スケジュールは遅れているようだ。フィンカラーは赤地に黒で，イーグルヘッドと「940ARW」の文字が記入されている。前胴側面に，AMCとAFRESのインシグニアを併記している点にも注目。

Photo：Toshiaki Nakagawa

VISIT to AIR MUSEUM in the U.S.

by Robert Rowe

航空博物館を訪ねて(アメリカ編)●The Pima Air & Space Museum AMARC Tucson, AZ

ピマ博物館は当初、ただ隣接する"空の山"から、引っぱってきた機体を並べただけのかたちからスタートした。いまでも、砂漠の上に置かれたまま、という状態は変わらない。写真はベトナム迷彩のB-52D。

INTRODUCTION

アメリカ西部の砂漠地帯と航空の関わりは、動力飛行の始まった当時にまで遡る。第二次大戦以降、アリゾナ州ツーソンの街は、米軍機の引退後の保管先となっている。こうした背景と地元の援助によって、米軍関係の航空機を中心としたPIMA AIR & SPACE MUSEUM：ピマ航空宇宙博物館がツーソンに生まれたのだった。

MUSEUM HISTORY

博物館の始まりは1966年、軍ならびに民間人からなる小さなボランティアのグループがピマ地域に発足、純粋に航空史を保護する目的の非営利団体が設立された。そして、デビスモンサン空軍基地付近の現在の博物館の敷地が購入され、1973年までには、35機の機体が基地からここに移された。

博物館は1976年、ピマ郡建国200年記念行事の一環として初めて一般に公開された。当時のコレクションには75機の機体があり、入場料は1ドル50セントで、施設としては小さな入場券売り場の小屋だけ。オープン1日目に販売されたチケットは2枚だけだった。しかしながら、ここへ至る道路もなくてはこれも無理のないことだった。

博物館施設の建設はゆっくりしたものであったが、1982年までには博物館の初めての格納庫も完成し、1994年の終わりまでには、これと同じような格納庫が3個でき上がった。コレクションは順調にその規模を増し、現在では250機の機体が集められ、その中の180機が展示されている。

1986年には、とくに第390爆撃航空群(390BG)を対象とした博物館が設立された。また、タイタン・ミサイル基地も博物館の管理下一般に公開されており、年間45,000人を超える見学者が訪れている。

博物館では機体を集めるだけでなく、写真を中心にした資料や、コレクション所有の機体に関連のあるテクニカル・オーダーの収集、そして航空の発展に貢献したアリゾナ州関連の人々をテーマにした「The hall of fame」なども建設され、その規模を広げている。

今日この博物館は、米国政府との関連も深く、引退した機体を受け取る優先順位も、正式な軍の博物館の次に控える立場にある。また、現在博物館に展示中の試作機のいくつかは、軍で飛行中止が決定されたが、将来必要に応じて、再び飛行する可能性もまったくないとはいえないものである。

DAVIS-MONTHAN AFB

この博物館を語る上で、デビスモンサン空軍基地と米軍機の墓場として知られるAMARCの存在を欠かすことはできない。ここは第二次大戦以前は、ツーソン市営の空港であった。デビスモンサンの名前の由来は、各々に航空事故で命を失った1920年代のふたりの陸軍パイロットからきている。第二次大戦後は、ここの気候が飛行機の腐食を最小限にとどめるという事実から、航空機の保管ならびに廃棄施設として選ばれた。施設の名称は「The 4105th Army Air Force Base Unit」から、現在の「Aerospace Maintenance and Regeneration Center(AMARC：航空宇宙整備／再生センター)」に至るまで、色々変えられてきている。基地の役割は、基本的には飛行しない航空機の保管とスクラップにされる予定の機体から再利用されそうな部品を回収することである。

航空愛好家向けの出版物では、解体されかけた機体であふれた「航空機の墓場」といったイメージが作り上げられているが、これはいささか誇張気味といえないことはない。実際にはここに乗り入れてくる機体は、何年かここで保管された後、ふたたび飛び立つことが少なくないのだ。その行き先は、米軍のユニットであることもあるが、その大半は、米国政府から機体を買い取った外国の軍隊である。

AMARC同様、この基地にはほかにも第355戦闘航空団や第12航空軍(12AF)の司令部もある。夏のある時期にはファイアーボマーユニットもここで活動する。これらは、付近の山岳地帯の山火事の消火活動に参加する際には、ロッキードP-2やP-3を使用する。これらの機体の中には、AMARCで保管されていたが、消防機として使用するためにリリースされた機体もある。

このベース内には小規模の博物館も設置されている。見学は毎日行なわれているわけではないので、あらかじめ連絡をとって

確認した方がいいだろう。

ピマにある元米軍用機は，そのほとんどすべてがAMARCもしくは，その前身の機関を経てきたものといえるだろう。こうした意味からも，デビスモンサンはこの博物館との関わりの深いものといえるはずだ。

THE COLLECTION

コレクションには先にも触れたとおり，250機ほどの機体がある。そのほとんどは博物館所有のものであるが，中にはまだ米軍の機体も含まれている。その中でも，マーチンPBM-5Aマリナーは，この機種では最後の1機であり，ワシントンのスミソニアン協会の要請で保管されているものである。

また，商用機も決して軽視されていない。ここにはビッカース744も展示されているが，博物館ではこの機体は，米国で使用された初のガスタービン動力の商用旅客機であるとしている。これはこの機体が1955年4月18日，トランスカナダ・エアラインズ社で，モントリオール～ニューヨークシティ路線を運航した際の記録である。

第二次大戦関連の米軍機の展示には，当時著しい活躍を収めた機体を含め，様々な航空機が揃えられている。TBM-3アベンジャーは，第二次大戦終戦直前に日本の近くを航行していた空母ベニントンで活動していたもの。

ボーイングB-29には「Sentimental Journey」の名前がつけられている。この機体には，グアムで活動していた20AF/330BG時代の1945年当時，この機体に実際に使用されていたマーキングが施されている。当時のこの機体の乗員は，不定期的にではあるが，現在でも機体と再会の機会を設けている。現在この機体が収納・展示されている格納庫が完成したとき，そのうちの6名が機体に乗り込んだまま格納庫に移動した。

第二次大戦当時の機体としては，ほかに元インド空軍のコンソリデーテッドB-24J，ノースアメリカンB-25J，ベルP-63E，そしてさまざまな型のビーチ18があげられる。これらの中には，10機目のビーチ18でウォルター・ビーチ自ら，カナダの航空会社にフェリーした機体も含まれている。

しかしながらコレクションの大部分は，第二次大戦以降の航空機で占められている。これらは，1950年代の米空軍ならびに海軍で使用された様々な戦闘機から始まり，ボーイングB-47やB-52などにまでおよんでいる。

読者に展示機のリストを分かって頂くには，ここに何があるかを列挙するよりも，ここにないものを上げたほうがずっと早く，分かりやすいだろう。ここに欠けているものは，1950年代後半にデビスモンサンでそ

最近塗装作業の終わったYA3D-1(130361)。後にA3D-1Q(EA-3A)に改造された機体。

複座要撃機F-101B。博物館にはほかにRF-101C，RF-101Hと3機のブードゥーが展示中。

1970年代初期からここに展示されているコンベアB-58Aの最終生産機(61-2080)

1950年代前半から70年代の米海軍戦闘機で，向かって右からパンサー，クーガー，スカイレイ，クルーセイダー，ファントムIIの順。

の大部分がスクラップにされてしまったコンベアB-36，そしてノースアメリカンB-45，リパブリックF-84Eが上げられる。

ロッキード・コンステレーションにとくに興味を持つ人には，この博物館の訪問はチャンスがあれば絶対にお勧めだ。ここには，4機のコンステレーションが展示されている。その中には，TWAで飛行したオリジナルのL-1049，大統領就任以前のアイゼンハワー将軍の使用したC-121A，そして，それより後期のEC-121Tがある。

博物館には最近になって修復が完了した1960年のオリジナルのエアフォース・ワンの展示も開始された。この機体はダグラスVC-118Aで，J.F.ケネディやリンドン B.ジョンソンが使用した機体である。

また，F-107などを始め，興味深い開発試作機も展示されている。このF-107のプロトタイプは3機作られたが，現在も残っているのは2機だけである。

ボーイングYC-14とダグラスYC-15は，C-130に替わる機体を生み出す初期の試みであった。各々2機のプロトタイプが製造され，各々1機が博物館に展示されている。残り1機ずつはAMARCに保管されている。これらの機体は，必要に応じて米空軍に戻されることもあるため，博物館に展示されていても，事実上はAMARCに保管されている機体同様，米空軍の所有となっている。

博物館では小数ではあるが，興味深く珍しい機体も集めている。ノースロップYC-125Aは，第二次大戦当時グライダーを使用したように，遠隔の未開の地域に兵士を輸送する目的で生まれたものである。しかしながらグライダーと違う点は，自力で基地に帰還することができるということであった。23機が製造されたが，ヘリコプターの存在によってその運用期間は短かった。

ノースアメリカンX-15プログラムと，NASA用に改造された2機のNB-52Aのうちの1機は，X-15用の右主翼下部の吊り下げ装置とともに見ることができる。機体の右側はX-15の照明を充実させるためにとくに余分なライトが加えられている。この機体に付けられているマーキングは，100個以上のX-15を投下したことを示している。生き残っている2機のX-15は，ほかのところに保管されているが，エアロダイナミック用モデルは展示されている。

空中消防機に改造されたグラマンAF-2Sガーディアン。本来は対潜／攻撃機。

THE 390th MEMORIAL MUSEUM

第二次大戦中，8AFとともにヨーロッパでB-17を使用していた第390爆撃航空群は，301回のコンバットミッションを完了している。撃墜したドイツ機の数は61機にものぼる。このグループは1945年に活動を中止したが，1960年代にはSACのミサイルウイングとして再編成された。

1980年，第二次大戦時代の退役者と再編成後の現役軍人によって，第二次大戦当時の記録を保存するためのプロジェクトが開始され，「The 390th Memorial Museum」が誕生した。ここでは，390BGのメンバー

F-105と試作されたノースアメリカンF-107。背部に空気取り入れ口を設けた特異な姿を持つが、量産には至らなかった。

によって使用された関連の記念品、ユニフォーム、飛行服などが展示されている。

この博物館には、オハイオ州ライトパターソン空軍基地から貸し出されているボーイングB-17Gが展示されている。またほかにも、390GBと同時期にヨーロッパで活躍していた95BGが、ここの博物館の一室でそのグループの歴史を展示する計画を立てている。また、太平洋ベースの20AFでB-29を使用していた330BGも、自分たちのB-29を保管するための格納庫を建設するための資金を集めている。

RESTORATION & MAINTENANCE

ここでは、博物館に所属しているボランティアによってかなりの修復作業が行なわれている。現在進行中のプロジェクトとしては、主翼を新しく作り直さなければならないシコルスキーS-42の作業があげられる。そのほかにも、博物館のB-29やフェアチャイルドC-82などの修復作業が行なわれている。

博物館では現在、コレクションのほとんどが屋外の高温の状況下で保管されているために生じた整備問題をかかえている。日中の機体内の気温は、150°Fにも達する。そのため、機体に使用されている革製品などは熱の影響を受けてしまう。AMARCでは、機体の保管には「Spraylat」と呼ばれる白いシートを使用している。このシートは、機体内の気温を下げる効果がある。機体の中にはカバーされているものもあるが、ほとんどはカバーが外されたり、かなり長い間使用されたために、外れかけているものもある。YC-14、YC-15など、米空軍で将来回収される可能性のあるものは、米国空軍の管理下でカバーが掛けられたままとなっている。

高温における被害は機体の構造にも問題がある。たとえば、博物館のマーチンWB-57は、構造上の問題から翼のダメージがとくに目立つ。そのため、ダメージを最小限にとどめるために、翼には支柱が取り付けられている。

熱と光は機体の塗装にも被害をおよぼす。とくに赤い塗料の受ける被害は著しい。以前は、同機種でとくに有名な機体をモデルにしてその塗装が選ばれていたが、現在機体はその機体が現役で活躍中だった当時の塗装が施されるようになった。このポリシーの変更は最近のものである。

VISITING THE MUSEUM

博物館関係者にここを訪問する一番よい方法を尋ねたところ、ツーソン国際空港まで飛行機で乗り入れ、そこからレンタカーを利用するか、フェニックスに乗り入れ、そこからレンタカーを借りるとのことだった。ちなみに本シリーズでは、次回にはフェニックスのチャンプリン・ファイター・ミュージアムを紹介する予定である。

博物館は、主要な道路である「Interstate 10 East」をツーソン（Tucson）のExit257で降り、「East Valencia Road」をたどる。博物館は、インターステートからは分かりやすいように標識が立てられていた。前回紹介したコンフェデレート・エアフォースの本部のあるテキサス州のミッドランドからツーソンまでは車で10時間かかる。ツーソンは、かなり大きな街なので、宿泊設備もレストランも揃っていた。

気候的には冬が一番よい季節だが、米国人やカナダ人が寒い冬から逃れるようにこの比較的暖かい地域に集まってくるので、結構街自体も混雑する。夏は気温がかなり高くなるが、フロリダと違って湿度が高くないので、フロリダよりは過ごしやすいのではないかという印象だった。しかしながら、気温の高さと日差しの強さは油断大敵である。地元の人からのアドバイスは、顔と首を保護するような帽子と暑くても長袖の服の用意である。また、冬は温暖ではあるが、雪も降ることがあることをお忘れなく。

写真撮影の状況は最高ともいえる。しかしながらカラーフィルムに関しては、高温にならないように細心の注意が必要である。地元には90分サービスのある現像所もあり、フィルムの値段もまあまあ、現像結果はかなりよかった。

機体の展示されている4つの格納庫内での撮影には、三脚が必要だろう。博物館の売店ではフィルムも販売されているが、銘柄も種類も限られているので、あらかじめ充分なフィルムをもっていくのが賢明だ。ここでは、カメラが熱くなりすぎないよう、余り長い間カメラ類を車のトランクに入れ

Photo : NATIONAL ARCHIVES

後方から見たXAJ-1。大型機だけにジェット排気口がAPU排気口のように小さく見える。

1945年8月6日朝、広島上空に現われたボーイングB-29スーパーフォートレス特殊改造機“エノラ・ゲイ”から1発の爆弾が投下された瞬間、人類の戦争史にまったく新しいページが書き加えられた。世界初の実用核兵器、ウラニウム235を使ったガンバレル式原子爆弾“リトルボーイ”が投下された一瞬である。3日後、今度はプルトニウム239によるインプロージョン式“ファットマン”が長崎に投下され、アメリカが開発していた2種類の原子爆弾が実戦の場でその威力を証明した。

人類は核兵器というパンドラの箱を開いてしまったわけで、アメリカに続いてソ連、さらにイギリス、フランス、中国も核保有国となって、箱から飛び出した害悪を管理する側に立った。さらに数ヵ国が、先ごろ無期限延長が決まった核不拡散条約(NTP)に反して核兵器の開発を行なっており、人類が箱の底に残った希望を見いだすまでには、かなりの時間を要しそうだ。

このように誕生した核兵器だが、アメリカは4年遅れで追随するソ連との核兵器開発競争に加え、軍内部での縄張り争いにも巻き込まれることになる。陸軍から独立した空軍は、唯一の戦略核爆撃機B-29を擁して核戦力の独占を目指したが、海軍は空母搭載機による核攻撃の有用性を主張、両者の対立は50年代まで続く。その海軍唯一の艦上核爆撃機(Aボマー)として生まれたのがノースアメリカンAJサベージである。

艦上Aボマーの誕生

リトルボーイはその後、Mk.1として実用化されたが、全長3.20m、直径0.71m、総重量約4,000kgと巨大で、まして、ファットマンの実用型Mk.3は全長3.25m、直径1.52m、総重量約4,900kgと、大戦中に開発された艦載機に、これだけの搭載能力を持つ機体があるはずもなかった。海軍はMk.1原爆を1発搭載でき、1,500mile(約2,400km)の戦闘行動半径を持つ艦上Aボマーの開発を進める一方で、陸上哨戒機ロッキードP2Vネプチューンを改造、片道だけの艦上Aボマーに使うことを計画した。すなわち、JATO(離陸補助ジェット)を使ってミッドウェイ級空母を離艦、爆撃後に友軍飛行場に着陸しようという計画で、奇しくも空母不要論の急先鋒、ジミー・ドゥーリトル陸軍中将が1942年4月18日に行なった東京初空襲に酷似していた。この作戦は、空母ホーネットを離艦した16機のノースアメリカンB-25ミッチェル爆撃機が東京に爆弾を落としたあと、中国へ不時着したもので、当時、ネプチューンと核爆弾があったら、太平洋戦争は半年で終わったと極論する海軍関係者もいた。

11機のP2V-3を改造した空母搭載型P2V-3Cは、Mk.1を1発搭載して4,000nm(約7,410km)を超える航続距離を持っており、48年4月27日にはミッドウェイ級大型空母の3番艦CVA-43コーラルシーから、P2V-2の改造機を使った離艦試験が始まっている。米海軍初のAボマー飛行隊、VC-5(第5混成飛行隊)がカリフォルニア州モフェットフィールドで新編されるのはこの年9月9日のことで、11月にはP2V-3Cの配備も始まっている。

一方、「重攻撃機」と名付けられた艦上核爆撃機の提案要求は46年1月25日に行なわれ、艦載機の開発では定評のあるダグラスとグラマンに加え、陸軍の双発爆撃機に実績のあるノースアメリカンからも提案が寄せられた。海軍が要求した機体は、8,000lb(約3,630kg)の爆弾を搭載、カタパルトなしでミッドウェイ級空母から離艦、高度35,000ft(約10,670m)で水平爆撃が可能な機体で、空母のハンガーやエレベーターでの運用に支障のない機体規模という、艦載機ならではの要求仕様も盛えられていた。

当時はまだ、搭載兵器は8,000lbの通常爆弾であったが、その後Mk.3および改良型のMk.4まで搭載できる、12,000lb(約5,440kg)の搭載能力が要求されている。ひとまわり大きいP2V-3Cでも、爆弾倉の大きさからMk.1しか運用できなかったから、Mk.3/4運用能力というのは艦載機にとっては容易な要求ではない。ノースアメリカンでは直径1.5mを超える大型爆弾を搭載できる太い胴体に、高翼配置のテーパー直線翼を組み合わせたD-566という設計案を提示、最終

Photo : NATIONAL ARCHIVES

主/尾翼を折りたたんだAJ-1。垂直尾翼の手動ジャッキや主翼の油圧供給用ホースに注目。

ミッドウェイ艦上のVC-5所属AJ-1（NB8/124175）。背部のジェット吸気口が開いている。

的にXAJ-1として採用されることになる。

D-566は全長の半分近い長さを持つ巨大なエンジンナセルに、レシプロエンジンとジェットエンジンを混載する変形4発機であったが、XAJ-1の場合はジェットエンジンをアリソンJ33-A-10（推力4,600lb）1基に減らし、取り付け位置もナセル後端から胴体尾部に移された。当時のジェットエンジンは燃費が悪く、また空母離艦時に必要なダッシュ力ではプロペラ動力に劣ったため、レシプロエンジンと組み合わせた混合動力機が試みられている。しかし、サベージのJ33はあくまでもジェットエンジンは鈍重な機体を離艦させるための補助動力で、主動力はあくまでも2基のプラット・アンド・ホイットニーPW-2800-44Wツイン・サイクロン（2,400hp）であった。

大西洋艦隊に集中配備

海軍は46年6月24日にXAJ-1飛行試験機3機のほか、静止試験機1機を発注。試験、訓練にも使う初期量産型AJ-1（モデルNA-156）12機の契約も47年10月6日に結ばれている。XAJ-1 1号機は48年6月にカリフォルニア州イングルウッドのノースアメリカン社工場でロールアウト、7月3日に初飛行している。"エイブル・ジグ"（AJ）の原型2号機は9月、3号機は翌49年1月に進空しており、5月には量産型1号機も飛行試験を開始した。

試験はカリフォルニア州エドワーズ（マロック乾湖）とメリーランド州パタクセントリバーで行なわれたが、49年2月に2号機がラダー横転による旋回試験中に墜落。このあと3号機も失われており、試験は1号機と同年5月から試験部隊への配備が始まったばかりの初期量産型によって進められた。大戦後の大幅軍縮にともない、ノースアメリカンは49,000名もいた従業員を5,000名ほどまで削減しており、その中には多数の技術者もいた。このため、飛行試験中に発生したさまざまなトラブルへの対処が遅れ、さらに原型機2機の事故が追い打ちをかけたことになる。

それでも、49年9月には最初の飛行隊VC-5へのAJ-1引き渡しが始まっており、その年末には6機が揃った。VC-5はその名のとおりP2V-3CとAJ-1を混成配備する飛行隊で、50年4月1日にはバージニア州のノーフォーク基地へ移動している。空母上での試験は移駐から間もない4月21日のことで、バージニア沖を航行するコーラルシーから2機のAJ-1が離艦した。この時はカタパルトを使用しない、自力での離艦のみで、7月にはFCLP（陸上空母着艦試験）に成功、カタパルト離艦、アレスティングギア着艦の承認を得ており、8月末にはVC-5のAJ-1がコーラルシーにおいてCarQual（空母運用資格）を取得した。

VC-5に続いて、50年1月6日にはVC-6、8月10日にはVC-7がモフェットで編成された。さらに51年12月3日にC-8がパタクセントリバーで、53年1月1日にはVC-9がフロリダ州サンフォードで編成されている。AJ-1の配備はVC-6が50年末、VC-7が51年6月で、VC-8/-9は新編と前後して運用を開始している。VC-6とVC-7はAJ-1受領を前に、50年末と51年5月にそれぞれパタクセントリバーに移動しており、AJ-1飛行隊はすべて大西洋艦隊所属となった。これは、AJ-1運用能力を持つミッドウェイ級空母3隻がすべて大西洋艦隊に配属されていたためで、海軍では51年2月1日にVC-5/-6を指揮下に置くHATWINGONE（第1重攻撃航空団）をノーフォークに編成、6月1日にはVC-7も加わった。

50年6月末に勃発した朝鮮戦争は、一時期核兵器の使用まで検討されたが、当初はサベージと無関係な戦争だった。しかし、朝鮮半島での戦闘にソ連が本格的に介入した場合、ヨーロッパに飛び火することを恐れたアメリカは、地中海方面にP2V-3CとAJ-1の派遣を決定、51年2月5日、モロッコ（当時は仏領）のポルト・リョーテイにVC-5 Det.1（第1分遣隊）を編成した。Det.1はP2V-3C 3機とAJ-1 6機からなっており、有事には地中海に常時1隻派遣されているミッドウェイ級空母に展開、核攻撃を行なう計画だった。

Photo : U.S.NAVY

ブレイクするVJ-62のAJ-2P（TP2/128046）。爆弾倉前胴体下/側面にカメラ窓が8つある。

Det.1のAJ-1は2月26日から3月6日にかけてCVA-42フランクリン D.ルーズベルト，5月20日からコーラルシーに展開，さらに25日にはSCB-27A改造を施した最初のエセックス級空母CV-34オリスカニーからも試験的にミッションを行なっている。SCB-27A改造艦は大型のAJ-1を運用するため甲板やカタパルトを強化するとともに，核兵器貯蔵施設を設置したが，AJ-1を運用できるのは左舷の第2エレベーターのみ。また，艦尾寄りの第3エレベーターは着艦位置にあるため損傷を受けやすく，結局，第3エレベーターを右舷に移設したSCB-27C"アキシャルデッキ"改造艦，通称"27チャーリー"艦になってようやくAJ-1/-2の本格運用が可能になる。

51年10月からはVC-5に替わってVC-6が分遣隊をポルト・リョーティに派遣しており，52年4月にはVC-7と交替した。52年10月には再びVC-5が，さらに新編されたVC-8/-9も半年ずつ分遣隊を派遣しており，HATWINGONEのモロッコ展開は朝鮮戦争の終わる54年まで続いた。

AJ-1の機体構造

AJ-1は初期量産型に当たる第1ロットに続いて，48年4月には第2ロット(NA-160)の28機，50年4月には第3ロット(NA-169)の15機を発注しており，総数は55機に達する。海軍はAJ-1第2ロットに加え，ターボプロップ型XA2J-1(NA-163)"スーパー・サベージ"を2機発注している。この機体はエンジンをアリソンT40-A-6ターボプロップ(5,035hp)に換装，二重反転プロペラを装備しており，J33ジェットエンジンは撤廃された。スーパー・サベージは最大速度450kt（約833km/h）以上の高速機で，1号機は52年1月4日に初飛行したが，複雑な構造のギアボックスが災いしてトラブルが続き，結局キャンセルされてしまった。XA2J-1などの派生型については後述するが，その前にAJ-1の機体概要について見ていこう。

まず胴体だが底部が平らな楕円断面で，Mk.4原爆を搭載できる大きな爆弾倉が中央部にある。爆弾倉のドアは観音開きで，左右とも全開時には内側へふたつ折りになるため，充分な開口を得られる。爆弾倉には原爆以外に通常爆弾，いわゆる「アイアンボム」も搭載できるが，この場合は緊急時に手動で投棄可能なアダプターを装着する。「M」字形をしたアダプターは前後2連の構造で，同機の最大搭載量は約9,600lbだから，アダプターの重量を考慮しても1,000lb爆弾なら8発，2,000lb爆弾なら4発の搭載が可能であった。

爆弾倉の後方にはエンジン・アクセス・コンパートメントがあり，J33エンジンを取り外すことなく点検ができる。一方，爆弾倉の前方はクルー・コンパートメントになっており，パイロットと爆撃/航法士が左右に並び，コクピット後方のクルー乗降コンパートメント左側には第3の乗員席がある（右側は乗降ドア）。パイロットの操縦桿はAJ-1では単発機のようなスティックであったが，AJ-2では「W」形のホイールに変更，計器盤のレイアウトも異なっている。このほかキャノピーの形状も，AJ-1初期

型，AJ-1，AJ-2P初期型，AJ-2P後期型およびAJ-2の4種類がある。

クルー・コンパートメントの前はレドームで，ノルデン社製のASB-1のレーダーアンテナが収容されている。ASB-1はレーダーと光学照準器，そしてコンピューターを組み合わせた全天候爆撃航法システムだが，当初はトラブルが頻発したため，暫定的にP2V-3Cと同じAPA-5Aレーダー爆撃照準器とAPS-31捜索レーダーを搭載した。なお，ASB-1の改良型はASB-7と呼ばれ，AJ-1/-2に搭載されたようだが，外形的にはほとんど差異はない。

主翼はノースアメリカンお得意の薄い層流翼で，主脚収容部を兼ねたエンジンナセルは空気抵抗を減らすため，スリムに整形されている。翼端の520gal入り燃料タンクは着脱可能で，XAJ-1は試験途中で装備したが，AJ-1は最初から付けたかたちで完成している。主翼の上反角は1°で，空母への搭載を考慮してフラップより外側の外翼部が上方に158.5°折りたたむことが可能。また，垂直尾翼も水平尾翼のすぐ上の部分で右側に折りたためるが，その角度は水平尾翼に12°の上反角があるため，垂直方向に対して71°。

艦載機は離艦前や着艦後，飛行甲板をタキシングする場合，スペースを最小限にするため翼を折りたたむが，サベージの場合はそのような写真は皆無だ。これは同機の主翼および垂直尾翼が，整備員の手を借りなければ折りたためない機構のためで，主翼は油圧式の折りたたみ装置，垂直尾翼は手動ジャッキを使う。なお，AJ-1にはエンジンを動力源とする3,000psiの油圧ポンプが5基あって，降着装置とブレーキ，アレスティングフック，フラップ，背部のジェット給気口ドア，爆弾倉ドア，そして機内の与圧システムなどを駆動する。降着装置やフラップ，爆弾倉などには電動ポンプによるバックアップもあるが，操縦に不可欠なエルロン，ラダー，エレベーターなどはエンジン駆動ポンプ2基と電動ポンプ1基による三重の安全構造になっている。

なお，サベージはレシプロ/ジェットの混合動力機だが，搭載燃料はすべて航空ガソリン（AV-GAS）で，J33もジェット燃料ではなくガソリンを燃料とする。

AJ-2/-2Pとスケールダウン型

サベージは試作機であるXAJ-1およびXA2J-1を含めても145機しか生産されておらず，量産型はAJ-1，AJ-2，そして偵察型AJ-2Pの3種しかない。AJ-1についてはすでに紹介したが，続く攻撃型AJ-2（NA-184）は51年2月に55機が，第1ロット17機，第2ロット38機に分け発注されており，ノースアメリカン社ではオハイオ州コロンバス工場で生産している。1号機は53年2月18日に初飛行したが，AJ-2Pの方が52年3月6日と1年ほど早く進空しているので正確には3番目の量産型ということになり，54年まで生産が続けられた。

AJ-1との相違はエンジンをR-2800-48(2,500hp)に換装するとともに，垂直尾翼を高くしたことだが，既述のようにキャノピー形状やコクピット内のレイアウトも異なっている。また，52年8月には42機のAJ-1をAJ-2仕様に改造する契約も結ばれており，最終的に100機近いAJ-2が海軍に在籍したことになる。AJ-2の部隊配備は54年ごろから始まっており，偵察部隊を含めたほとんどのサベージ飛行隊へ配備された。ただし，AJ-1/-2を運用していたVC-5/-6/-7/-8/-9はすべてVAH（重攻撃飛行隊）に改称されており，その日付はVC-6が56年7月1日，残る4個飛行隊が55年11月1日。

なお，AJ-1およびAJ-2は爆弾倉に燃料タンクとホースリール，給油ドローグからなるバディ給油キットを搭載，空中給油に使用できた。56年にダグラスA3D-1スカイウォーリアの配備が始まると，核攻撃機AJ-2の必要性は薄れており，59年以降も給油機として1～2年使用された。

なお，サベージ搭載の核兵器はMk.1の改良型Mk.8，Mk.3の軽量型Mk.4とその改良型Mk.6，新開発の3,000lb級原爆Mk.5などで，50年代末から60年代初頭にかけて実戦配備されていた。一方，ダグラスADスカイレイダー中攻撃機，A4Dスカイホーク軽攻撃機を始め，空海軍の攻撃機，戦闘爆撃機の大半で運用が可能な戦術小型原爆Mk.7が52年ごろには実用化されており，Mk.28（B28）小型水素爆弾（熱核爆弾）が実用化する60年代後半まで第一線にあった。

艦載機が搭載できる水爆としては，3,150lb級のMk.27が58年に実用化されており，相前後してAJ-2が攻撃機としての任務を退いたので，サベージは海軍初の水爆機とはならなかった。語呂合わせではあるが，退役したAJ-1/-2の何機かは爆弾倉に水タンクを搭載，森林火災の消火に当たる水爆機（ウォーターボマー）として使われた。

サベージの攻撃型AJ-1とAJ-2は55機ずつ生産されたが，このほかに30機作られたのが写真偵察型AJ-2Pである。既述のようにAJ-2Pの初飛行はAJ-2よりも1年ほど早く，AJ-2PがAJ-2の写真偵察型というより，AJ-2がAJ-2Pの攻撃型という方が正確かもしれない。外形的には垂直尾翼が大きく，エンジンもR-2800-48を搭載するなどAJ-2と同様だが，機首レドームが廃止され，替わりに前方斜めカメラ収容部となっ

Photo : NATIONAL ARCHIVES

XA2J-1のT40ターボプロップ排気口。単車輪になった主脚もAJシリーズとの識別点だ。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

ハワイでの演習に給油機として参加したVC-6のAJ-2（NF13/134089）とスペシャルマーク。

ているのが最大の相違点だ。このほか，爆弾倉ドアの部分に6ヵ所のカメラ窓（その前後に目標記録カメラの搭載が可能）があるので識別は容易だ。

爆弾倉は前部1/3ほどが照明弾搭載用に残されており，その後方がカメラ・コンパートメントになっている。コンパートメントに6つの窓があると書いたが，最前部の左右斜めとその後方，中央左寄りにあるのがトライメトロゴン・ステーション（Sta.1A/1B/1）で，左右斜めと垂直3台のカメラで立体的な写真を撮る。その後方には中央垂直（Sta.2），左斜め/水平/垂直（Sta.3），右斜め/水平/垂直（Sta.4）の3ステーションがあって，Sta.3/4から水平写真を撮る場合は下部胴体位置の左右窓を使う。

搭載カメラは任務によって異なるが，K-17Cトライメトロゴン・カメラ，K-37垂直カメラ，T-11カメラ，CA-8カメラなどを搭載できる。このほか，機首に搭載するカメラはK-38あるいはA-10。ビューファインダーを覗きながら，実際にシャッターを切るのはパイロットの右側に座る写真/航法士で，クルー乗降コンパートメントの左側が写真技術手席になっている。

AJ-2Pは50年8月に発注したNA-175が23機，51年2月に発注したNA-183が7機で，1号機の引き渡しは52年5月9日のこと。AJ-2P運用部隊は2個のVJ（写真偵察飛行隊）で，太平洋艦隊のVJ-61，大西洋艦隊のVJ-62で，56年7月2日に重写真偵察飛行隊VAP-61/-62と改称している。

このほか27アルファ改造のエセックス級空母で，飛行甲板上のエレベーターでもハンドリングできるよう，AJ-2の全長を縮め主翼折りたたみ位置をより内側にしたのがAJ-3で，機首レドームもレーダーごと左側に180°転向することができる。ノースアメリカンでは52年10月にNA52H-199提案として海軍にAJ-3をオファーしたが，小型原爆Mk.7の実用化もあって，海軍核戦略におけるサベージの相対位置は低下しており，サベージのシェイプアップ・モデルは実現しなかった。

AJ-3と同様に，ターボプロップ型XA2J-1を小型化し，Mk.1よりひと回り小型のMk.5原爆を搭載，オリスカニー（SCB-27A）級空母で運用できるようにしたのがXA2J-2（NA-51-1048）で，ノースアメリカンは51年末に提案を行なった。ただし，XA2J-1そのものがギアボックスなどの不調からキャンセルされてしまい，XA2J-2も提案のみに終わった。

わずか10年の就役期間

最後になったが，ポルト・リューディ後のサベージ部隊について見ていこう。52年6月，VC-6はオリスカニー級空母で試験運用するため，カリフォルニア州サンディエゴのノースアイランド基地にAJ-1 4機とP2V-3C 1機からなる分遣隊を派遣しており，10月31日には飛行隊そのものが移動，太平洋艦隊で唯一のサベージ飛行隊となった。朝鮮戦争勃発当初，サベージはトルーマン大統領の欧州重視の政策からか西太平洋とは無関係な機体だった。

しかし，53年2月に朝鮮半島で中国軍が大攻勢をかけるとダグラス・マッカーサー元帥は核兵器の使用を示唆，3月には厚木にVC-6の分遣隊が編成された。AJ-1 3機とP2V-3C 1機がノースアイランドからハワイとミッドウェイ島を経由して，3月25日に厚木へ到着した。あまり知られていないことだが，核攻撃のための部隊が日本国内の基地に継続配備されたのはこれが最初で，VC-6のテイルレターは奇しくも，現在厚木に展開しているCVW-5（第5空母航空団）と同じ「NF」であった。

厚木に展開したVC-6 Det.1は，7月には韓国のK-3（浦項）基地にも展開しており，8月からは27アルファ空母CVA-39レイクシャンプレインでリフレッシャー訓練を行なった。しかし，10～11月にCVA-39艦上で2機が着艦時にエンジン脱落事故を起こしており，2機とも佐世保から本国へ送り返された。エンジン脱落はこれだけではなく，同じく11月にエセックス艦上でVC-6の

Photo : NATIONAL ARCHIVES

AJ-2の爆弾倉に収容された給油用の燃料タンク。大きく開かれた爆弾倉ドアにも注目。

Photo：NATIONAL ARCHIVES

離艦するVAH-11のAJ-2．胴体下に射出用ブライドルとカタパルト拘束ワイアが見える．

AJ-2が同様の事故を起こしている。

55年11月にVC-5/-7/-8/-9がVAH-5/-7/-11/-9に改称され，翌56年7月にはノースアイランド新編されたHATWINGTWO隷下のVC-6もこれに続いた。VC-8がVAH-8にならずVAH-11となったのは，大西洋艦隊に奇数，太平洋艦隊に偶数の飛行隊番号を与えるためで，このほか58年1月15日にはAJ-2を運用する給油飛行隊としてVAH-15とVAH-16が新編されている。VAH-15はノーフォーク，VAH-16はノースアイランドをホームベースにしており，それぞれHATWINGONEとHATWINGTWOに所属しており，このほか東西の航空団隷下には訓練部隊としてHATULANT（大西洋重攻撃訓練部隊）とHATUPAC（太平洋重攻撃訓練部隊）があった。

57年に米海軍はテイルレターを変更，「A」～「M」が大西洋艦隊，「N」～「Z」が太平洋艦隊というシステムに変更しており，サベージ飛行隊もこれに準じた。列記しておくと，VAH-5が「NB」から「GK」，VAH-6が「NF」から「ZC」，VAH-7が「NH」から「GL」，VAH-9が「FG」から「GM」，VAH-11が「NC」から「GN」に変更されている。ただし，VAH-15の「GP」とVAH-16の「ZH」は当初から新レターシステムによるもので，変更はない。

新しいテイルレターを付け，ライトガルグレイとインシグニアホワイトの新スキーム（55年2月制定）をまとったものの，攻撃機としてのサベージに余命はほとんどなく，もっぱら給油機として使用された。それも1年ほどで，57年から58年にかけてVAH-5/-6/-7/-9/-11は順次A3D-1/-2スカイウォーリアに機種改編，余剰機を運用する目的で給油飛行隊VAH-15/-16が編成されたわけだ。しかし，このVAH-15/-16も59年2月には解散しており，AJ-2がA-2Bという62年9月に発効した3軍共通名称で海軍部隊に配属された例はないようだ。

AJ-2はこのほか，偵察部隊VJ-61/-62にも少数が配備されており，慣熟訓練などに使われた。VJ-61/-62は既述のように56年7月2日にVAP-61/-62と改称されたが，57年にはテイルレターもVAP-61が「PB」から「SS」，VAP-62が「TP」から「GB」に変更されている。AJ-2Pの退役はグアム島のアガナ基地に展開していたVAP-61が先で，59年初頭にはA3D-2P（RA-3B）への改変が始まった。同年10月にはフロリダ州ジャクソンビル基地のVAP-62もA3D-2Pに改変，60年1月31日には海軍部隊から最後のサベージ，AJ-2Pが姿を消した。49年にVC-5へ初就役してから，10年余の短い就役期間であった。

海軍を退役したサベージは，既述のように何機かがウォーターボマーとして使われており，AJ-1とAJ-2 2機ずつが確認できた。このほか，60年から64年にかけて，NASAが3機のAJ-2を試験用に保有，またアブコ・ライカミング社も69年末から，AJ-2をF102ターボファンなどのエンジン・テストベッドとして使用している。

諸元・性能（AJ-1）

全幅（増槽込み）	22.91m
全長	19.20m
全高	6.20m
翼面積	77.62m²
総重量	24,948kg
最大速度	644km/h

Bu.No.リスト

Bu.No.	機数	型式	製造番号
121460/1462	2	XAJ-1	146-38429/431
122590/2601	12	AJ-1	156-38465/476
124157/4184	28	AJ-1	160-1/28
124439/4440	2	XA2J-1	163-1/2
124850/4864	15	AJ-1	169-1/15
128043/8054	12	AJ-2P	175-1/12
129185/9119	11	AJ-2P	175-13/23
130405/0421	17	AJ-2	184-1/17
130422/0425	4	AJ-2P	183-1/4
134035/4072	38	AJ-2	184-18/55
134073/4075	3	AJ-2P	183-5/7

SAVAGE Photo Album

●写真解説：石川潤一
Photo Caption / Junichi Ishikawa

Photo: NATIONAL ARCHIVES

← 初飛行から間もない、1948年9月ごろに撮影されたXAJ-1原型1号機(121460)。ノースアメリカンの傑作戦闘機、P-51ムスタングを彷彿させるバブルキャノピーだが、機体規模から考えればかなり巨大なもので、強度不足があったらしく生産型では枠だらけのバードケージ型に変更されている。このほか、大型のプロペラスピナーはXAJ-1は試験の過程でいったん取り外されており、量産型ではひと回り小さいものが装備された。

Photo: NATIONAL ARCHIVES

← 同じくXAJ-1の原型1号機だが、1年半後の51年3月にパタクセントリバーで撮影されたもので、キャノピーはAJ-1初期量産型に準じた枠のあるスライド式に変更、主翼端には着脱式の増槽も装備されている。スピナーは付いたままだが、その後方、エンジンナセルに防眩用の黒塗装が施されており、また「NAVY」「XAJ-1」「121460」の文字が垂直尾翼側面から尾部胴体側面に移るなど、マーキングも初飛行当時とは多少異なっている。

Photo: U.S.NAVY

→ エンジンナセルの陰になってBu.No.は読めないが、枠付きスライドキャノピーなど、初期量産型の特徴を備えたAJ-1。原型機はナチュラルメタルの無塗装であったが、量産型は最初からグロッシーシーブルーのスキームで完成した。最初に生産された12機のAJ-1はキャノピーなど後期型とは差異があり、前量産型と位置づけられることも多いが、実戦部隊にも配備されているので初期量産型と呼ぶのが妥当だろう。

Photo : U.S.NAVY

↑　配備後間もない時期のVC-5所属AJ-1初期型で，Bu.No.は手前のNB2は122592，後方のNB8が122600。NB8は1950年4月21日，コーラルシーから初の離艦した際の1番機で，この時NB8の操縦桿を握ったのは飛行隊長のジョン C.“チャック”ヘイワード大佐，2番機（122601）は作戦士官のエディ・アウトロウ中佐であった。手前のNB2はスピナーなし，後方のNB8は小型のスピナー付きで，その後はNB8の仕様が標準になる。

↓　1950年8月，パタクセントリバーで兵装搭載のデモンストレーションを行なうVC-5のAJ-1（NB1/124153）。モデルNA160の中期量産型に当たり，キャノピーは固定式で側面の四角い窓のみがスライドする方式に改められた。射出座席を持たないサベージの場合，前胴右側面にある乗降ドアからパラシュートを抱えて飛び出すのが通常のベイルアウト手順だが，不時着水した時はキャノピー天井の窓を外して脱出することも可能だった。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

← 1952年3月，27アルファ（SCB-27A）艦CV-18ワスプを自力で離艦するVC-7のAJ-1（NH3/124165）。2月29日と3月1日の両日，ワスプ艦上で行なわれたCarQual（空母運用資格）試験の模様で，一日20回ほどのランチ/トラップ（離着艦）を行なっている。背部のジェットエンジン用空気取り入れ口のドアが閉じられており，補助推力なしにツインワスプとハミルトン・スタンダードの4翅プロペラによって生み出されるパワーのみで離艦した。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

→ 同じくワスプでCarQual試験を行なうNH3で，艦尾をタキシングしているところ。右主翼の真下にあるのが第3エレベーターで，外翼部を折りたたんだだけでは，とても入らないことが分かる。右主翼上面には「NH」のテイルレターと「3」のモデックスが白で記入されているが，レターは折りたたみ部のすぐ外側に記入されている。VC-7はCarQualを取得後，3月末にはORI（作戦即応検査）を実施，4月からポルト・リョーティに分遣隊を派遣した。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

Photo : NATIONAL ARCHIVES

← 1953年8月，CVA-39レイクシャンプレイン艦上でリフレッシャー訓練を行なったVC-6 Det.1のAJ-1（NF2/124162）。第2エレベーターを使ってハンガーデッキへ収納されるところで，主翼を折りたたんでも天井高がぎりぎりということが分かる。本機はその後，"POOPY SAN"（プーピーさん？）という日本語風のニックネームを付けられたが，10月にCV-10ヨークタウン艦上でエンジン脱落事故を起こし，佐世保から本国へ送り返されている。

← 1953年10月，ヨークタウン艦上に駐機するVC-6 Det.1のAJ-1"ICHI BAN/"（NF4）。厚木に派遣されたDet.1のサベージには日本語のニックネームが付けられており，本機以外にもNF11"CHO CHO"（蝶々？），NF19"DAI JOBU/"（大丈夫）などが確認されている。胴体右側面の乗降ドアが開いているが，大きな機体だけにラダー（ハシゴ）なしには乗り降りできない。しかし，直径1.5mのMk.3/4/6原爆を搭載するためには，このくらいの地上高が必要だ。

Photo：NATIONAL ARCHIVES

→ 1957年5月，ノーフォーク基地に駐機するVAH-5のAJ-1(NB7/124170)。テイルレターを「GK」に変更する直前の撮影だが，時期から考えてレターを変更することなく退役したのではないだろうか。フィンチップに描かれているのは，今なら人種差別として問題となり，とても使えそうにないアフリカ先住民をモチーフにした部隊マークで，当時，VC-5/VAH-5はこのインシグニアと"サベージ・サンズ"のニックネームを正式に使用していた。

Photo：NATIONAL ARCHIVES

Photo：NATIONAL ARCHIVES

↑ 1953年3月，ハワイ上空を飛ぶVJ-61のAJ-2P(PB1/128050，PB2/128054)。キャノピー左側に描かれているのは，カメラを持った鳥（ガチョウあるいはコウノトリ）をモチーフにしたVJ-61のインシグニアで，PB1はその後方に「CDR J.S.Morris（？）」と飛行隊長の官姓名を記入されている。52年3月5日にカリフォルニア州ミラマー基地で新編されたVJ-61は，56年6月にグアム島のアガナ基地へ移動，7月2日付でVAP-61に改称されている。

← 1955年2月22日，CVA-11イントレピッド艦上をタキシングするVR-62のAJ-2P（TP12）。キャノピーは開口部が縦長になったAJ-2P初期型のもので，AJ-1の一部もこの仕様に改造されている。機首のレドームをピノキオノーズに変更，その下に丸窓の前方斜めカメラ・ステーションが設けられているが，ここを下方に開いてカメラを着脱する。VJ-62はジャクソンビルで開隊，サンフィールドとノーフォークを経て再びジャックスに戻るが，撮影時の基地はサンフィールド。

Photo：NATIONAL ARCHIVES

→ 1953年3月，試験飛行のためタキシングするXA2J-1 1号機(124439)。アリソンT40エンジンの開発遅延に加え，二重反転プロペラを回すためのギアボックスにもトラブルが頻発して，結局，スーパー・サベージ計画はご破算になった。サベージを特集した洋書の中に，これと同じ写真がいわゆる「裏焼き」で掲載されているが，左右で形状の異なるピトー管の位置や尾部に記入されたBu.No.などからこちらが正しい写真と分かる。

Photo：NATIONAL ARCHIVES

Photo：NATIONAL ARCHIVES

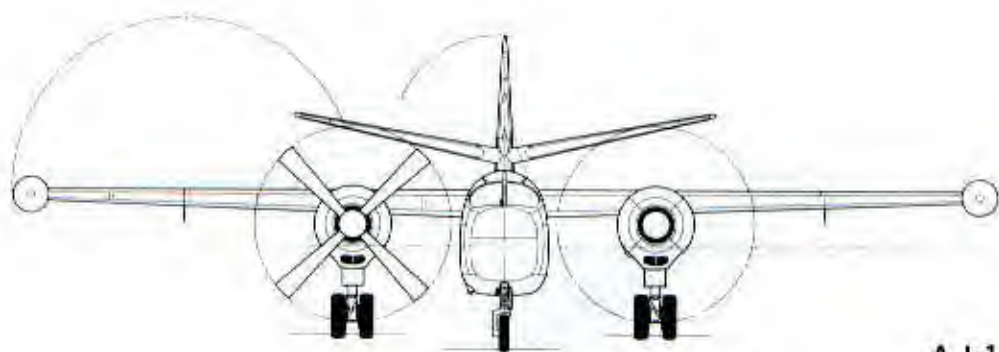
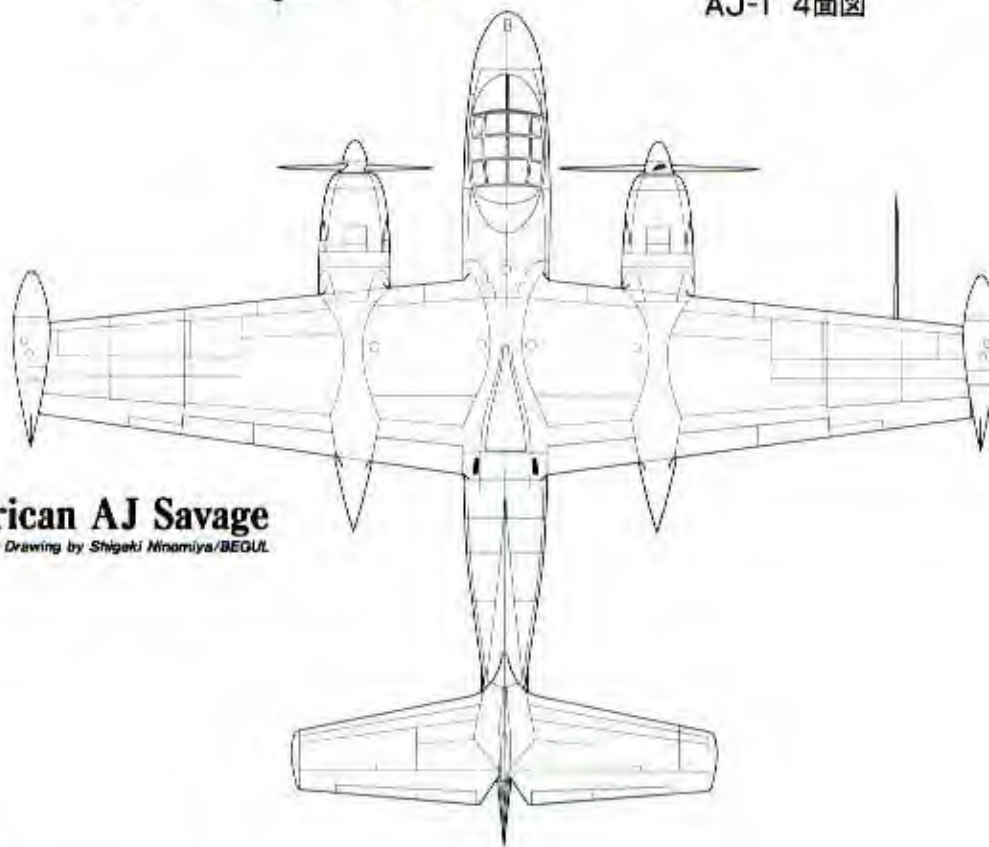
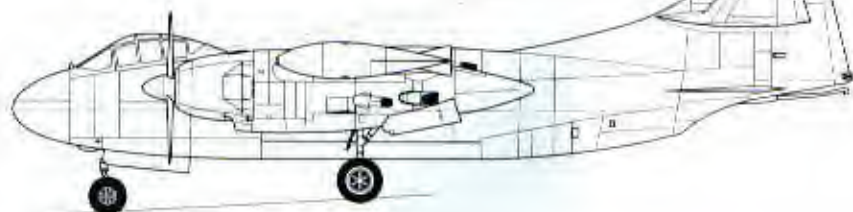
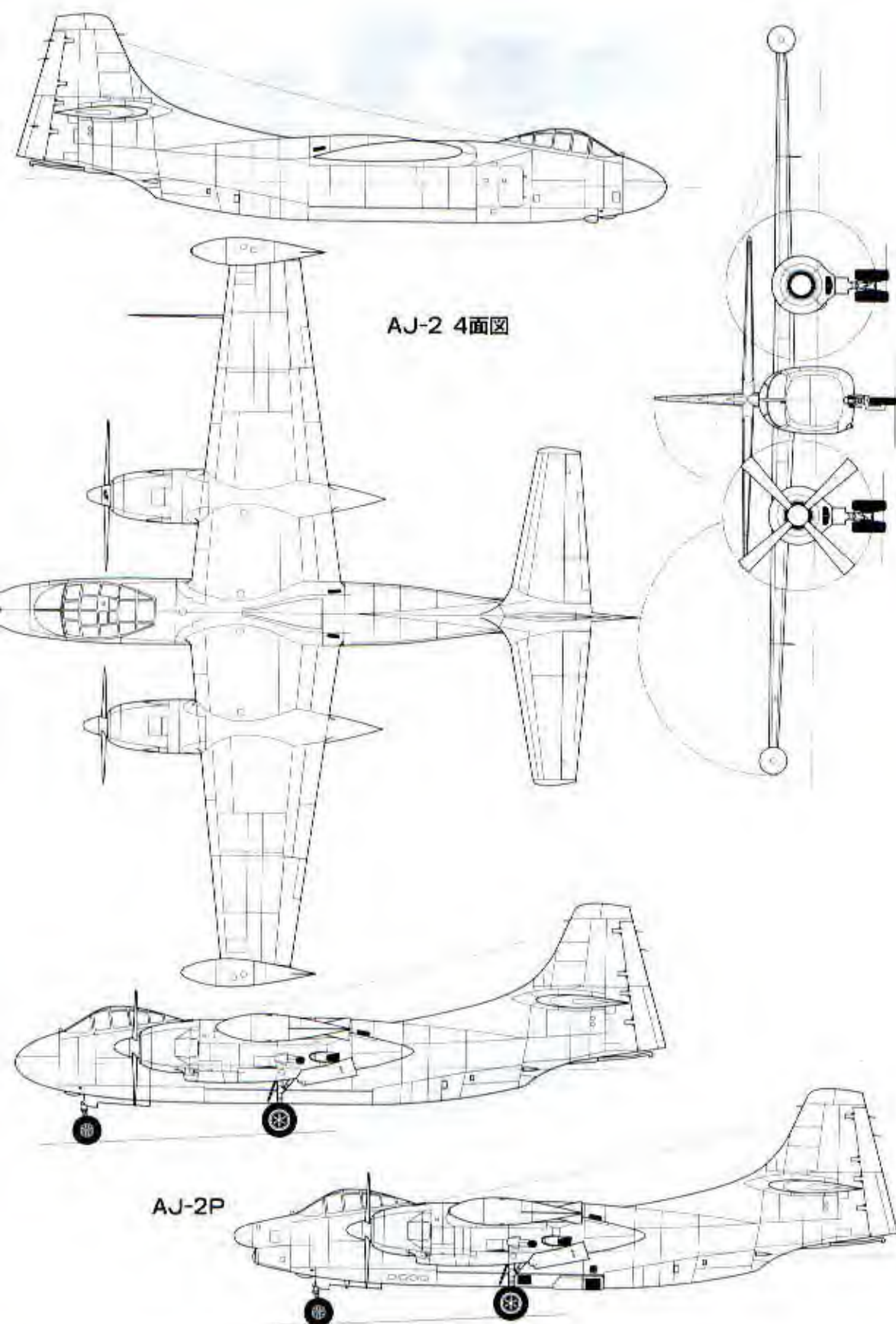
← 1955年3月，CVA-43コーラルシーの艦尾飛行甲板に並んだ11機のAJ-2。左舷（向かって右側）の前から5機と右舷手前1機が「FG」レターのVC-9所属機。残りの5機は「NH」レターのVC-7所属機で，手前にはCVG-17麾下のVA-175に所属するスカイレイダーも見える。当時としては最大級のミッドウェイ級空母でも，サベージ10機で艦尾甲板が一杯になってしまうのだから，エセックス級空母では6機の運用がやっとだった。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

←↑　NFレターを付けたAJ-2の離艦。上のNF20（134072）は56年7月にCVA-16レキシントン艦上での撮影で，ATG-1（第1航空任務群）麾下のVC-6 Det.Hとして5月28日からデプロイメントを開始，7月1日付でVAH-6 Det.Hに改称されている。カタパルトのシャトルと機体を結んでいるワイアはブライドルと呼ばれ，艦外へ弾き飛ばす。左はCVA-38シャングリラに着艦するNF2（134041）は1955年9月21日の撮影で，当時の飛行隊名はVC-6。

Photo : U.S.NAVY

Photo : NATIONAL ARCHIVES

→　1957年3月，ハワイ周辺海域でVFP-61のF9F-8P（PP87/141726）に給油を行なうVAH-6のAJ-2（ZC9/134046）。両機とも，CVA-12ホーネット搭載のCVG-14に派遣されている分遣隊所属機で，この時はDet.Fと呼ばれていた。注意していただきたいのはAJ-2の前脚で，途中で引き上げられなくなったのか，不自然なかたちで車輪が露出している。この機体が撮影後，母艦あるいは近隣の基地に無事帰還できたかどうかは，残念ながら判明しなかった。

AJ-1 4面図
North American AJ Savage
Drawing by Shigeki Ninomiya/BEGUL

AJ-2 4面図
AJ-2P

F-14A(TARPS) TOMCAT(NF100/161621), CVW-5/VF-154 "BLACK KNIGHTS"
Photo: Dana "SMUDGE" Potts

Photo : IMPERIAL WAR MUSEUM

【第39回】ロバート R. S. タック／イギリス空軍

Robert R. S. Tuck

世界のエース列伝
空戦士物語

石川潤一

戦闘機パイロットにはいくつかのタイプがあって、英空軍に見るひとつの典型は34機＋協同撃墜7機のトップエース、沈着冷静で知られる"ジョニー"ジョンソンのようなタイプである。そして、その対極をなすのが今回紹介する"ラッキー"タックかもしれない。ラッキーのニックネームは、3度も撃墜されながら生き残った「幸運」を意味しており、被撃墜どころか被弾経験すらほとんどないジョンソンとは好対照を見せている。筆者には心理学の素養はなく、また性格を判断しようにも詳しいデータはないが、顔写真を見ただけでもジョンソンとタックに「陰」と「陽」を感じてしまうのは仕方のないことだろう。実際のところはどうなのか、英空軍で十指に入る戦績を上げたエースの経歴を見ていくことで、その一端が分かるかもしれない。

空中衝突で初のベイルアウト

"ボブ・タック"、後に"ラッキー・タック"の愛称で親しまれたロバート・ローランド・スタンフォード・タックは、1916年7月1日、南ロンドンのキャットフォードに生まれた。幼いころから射撃に親しんだボブは、キャットフォードのセント・ダンスタンズ・カレッジに進んでもライフル射撃チームで活躍、大会に優勝してシャーウッド杯を手にしたこともある。筆者はスポーツ射撃には疎いが、ロビン・フッドが住んでいたシャーウッドの森からの命名であろうことは容易に想像がつく。

1932年にカレッジを卒業すると、タックは商船隊に加わり、2年半をマーコーニ号の甲板で過ごす。しかし、海の上で考え方が変化したのか、陸へ戻ると今度は空を志し、英空軍へ志願して35年9月には入隊が認められている。36年5月、訓練を終えて少尉に任官するが、最初に配属された飛行隊はNo.65"イースト・インディア"sqnで、当時はグロスター・グラジエーター複葉戦闘機を運用していた。

No.65sqnは39年3月にスーパーマリン・スピットファイアⅠに機種改変するが、タックはその前に、最初のベイルアウトを経験している。38年4月、アクロバット飛行中に隣を飛んでいたビックネル中尉機と空中衝突、2機とも墜落した。この時、切れた主翼補強用のワイアで顔面にひどい切り傷を負ったらしい。彼のトレードマークである口ひげも、傷跡を目立たなくするためだったと聞くと、最初に書いたような単なる「陽性人間」とは思えなくなってくる。

ともあれ射撃の腕は空の上でも抜群で、飛行隊内でもめきめき頭角をあらわしていった。スピットファイアへ改変してから半年後、ドイツ軍のポーランド侵攻で第二次大戦が勃発するが、その直前に撮影されたタックの愛機、FZ-L（K9906）の写真が残っている。ただし、開戦後もしばらくは戦闘のない"フォニーウォー"（まやかし戦争）と呼ばれる時期で、ロンドン東方のホーンチャーチ基地に展開していたタックとFZ-Lによる戦闘記録は残っていない。

年が明けて40年になると、ドイツ軍はその矛先を北に向け、デンマーク、ノルウェーへ侵攻、オランダ、ベルギー、フランスなど西部戦線での戦闘開始も間近に迫っていた。タックがB小隊指揮官として、ホーンチャーチ基地のNo.92sqnへ赴任したのは5月1日のことで、その2ヵ月前にブリストル・ブレニムⅠ夜間戦闘機からスピットファイアⅠに転換したばかりであった。

前任のNo.65sqnと同じ"イースト・インディア"（東インド）飛行隊のニックネームで知られるNo.92sqnは、補助空軍（RAuxAF）のNo.601"カウンティ・オブ・ロンドン"sqnから

第65飛行隊所属のスピットファイアMk.Ⅰ。手前の機体FZ-L（K9906）がタック少佐機。

Photo：IMPERIAL WAR MUSEUM

Illustration : Mototaro Hasegawa

移動してきたパイロットが中核を占めていた。補助空軍というのは予備役部隊のことで，No.601sqnはその名のとおりロンドン近郊の予備役パイロットが大半だった。

その中には貴族や名士の子息が多数含まれており，No.601sqnは“ミリオネア”（百万長者）飛行隊と陰口をたたかれていた。No.92sqnはその伝統を受け継いだわけで，後年，ダンディで知られるタックのファッションセンスも，ミリオネア達との交友によって培われたのだろう。初代飛行隊長は南アフリカ生まれの弁護士，ロジャー・ブッシェル少佐で，大尉に昇進していたタックとともに小隊長を務めたのは，ケンブリッジ大出身のチャールズ P.グリーン大尉（最終撃墜数11機）であった。

タックがNo.92sqnに配属された10日後，ドイツ軍は西部戦線に対する本格的侵攻を開始しており，5月15日にはオランダ軍が降伏。この日，ベルギーとフランスの国境地帯に設けられた要塞群，いわゆるマジノ線が突破されている。No.92sqnは5月9日にロンドン南方のクロイドン基地からロンドン北西部のノーソルト基地へ，さらにホーンチャーチ基地へと移動した。そして，ドイツ軍のフランス侵攻が本格化すると，英国遠征軍は5月27日から6月4日にかけてダンケルクから脱出している。No.92sqnのスピットファイアは脱出作戦“オペレーション・ダイナモ”の一環として上空援護を行なっている。

ダイナモ作戦前にエース

英遠征軍はあらゆる船艇を使ってダンケルクから脱出したが，ドイツ空軍も昼夜を分かたずこれを攻撃した。英空軍戦闘機軍団はNo.92sqnを含めたNo.11Grp（第11航空集団）に所属する大半の戦闘機部隊を繰り出し，海峡上空での上空援護とドイツ軍爆撃機の要撃を実施した。No.11Grpでは，初日の5月27日に287ソーティを行ない14機を失っており，翌28日には321ソーティのミッションを実施している。29日からは，海岸線に常時4個飛行隊のハリケーンやスピットファイアが滞空するようになり，6月1日に30機のドイツ機を撃墜している。しかし，同数の戦闘機が未帰還となり（うちパイロット15名は生還），激戦は4日まで続いた。

ダイナモ作戦にはスピットファイア，ハリケーン331機を含めて466機の戦闘機を投入したが，100機以上が失われ，パイロットも80名が戦死，行方不明，あるいは捕虜になった。No.92sqnでも，5機のスピットファイアとパイロットが戦死あるいは行

HAWKER HURRICANE Mk.I/No.257sqn RAF, 1941

機体上側面はダークグリーンとダークアースの迷彩。下面スカイ。左翼下面のみ黒。コードレターはミディアムシーグレイ。スピナーは先端が赤で他はスカイ。キャノピー下のスコア・マークは白で26個。タック少佐がNo.257sqnで飛行隊長であった当時の乗機。

方不明になっており，その中には5月27日に負傷してドイツ軍の捕虜となった飛行隊長，ブッシェル少佐も含まれていた。

このほか，A小隊長のグリーン大尉を含めて戦闘継続が不可能な怪我を負うものも続出しており，No.92sqnのダンケルクにおける戦闘はタック大尉指揮の下に続けられた。隊員の多くはタックが昇進することを望んだが，後任の飛行隊長にはフィリップ J.サンダース少佐(最終撃墜数5機)が，またグリーン大尉に替わるA小隊長にもチャールズ C.B.キングカム大尉が就任，タックはB小隊長に留まった。

キングカム大尉はタックより1歳ほど若年ながら，RAFカレッジの出身で入隊も早く，空軍認識番号はタックの「37306」に対して「33319」とはるかに先任である。彼は42年までNo.92sqnに所属，バトル・オブ・ブリテン後に同隊の指揮をサンダース少佐から引き継ぐが，エース制度には頓着しないほうで，部下にスコアを譲ったり，僚機とともに協同撃墜することも多く，最終撃墜数は8

雪の積もったコルティシャル基地から出撃するタック少佐乗機DT-A（V6864）。上のイラストと同じ機体。

T1003743081151

©by BUNRINDO Co., Ltd.　Printed in Japan
発行:株式会社文林堂　印刷:共同印刷株式会社

雑誌03743-08